EDGAR BOULANGIER

VOYAGE A MERV

Digitized by the Internet Archive
in 2018 with funding from
Getty Research Institute

https://archive.org/details/voyagemervlesrus00boul

J.A. DELIANAY
22, A. de la République
92120 - MONTROUGE

VOYAGE A MERV

COULOMMIERS. — IMP. P. BRODARD ET GALLOIS.

VOYAGE A MERV

LES RUSSES

DANS L'ASIE CENTRALE

ET

LE CHEMIN DE FER TRANSCASPIEN

PAR

EDGAR BOULANGIER

Ingénieur des Ponts et Chaussées

OUVRAGE CONTENANT 84 GRAVURES ET 14 CARTES

PARIS

LIBRAIRIE HACHETTE ET Cie

79, BOULEVARD SAINT-GERMAIN, 79

1888

Droits de propriété et de traduction réservés

HOMMAGE RESPECTUEUX

A Madame ADAM

Madame,

En permettant que votre nom fût placé en tête de ce volume, avant même que l'auteur n'ait eu l'honneur de vous être présenté, vous m'avez accordé une distinction qui honorerait l'écrivain le plus éminent et consolerait l'esprit le plus désabusé.

Cette confiance si flatteuse, permettez-moi, Madame, d'en deviner la cause; avec les hauts dignitaires qui m'ont ouvert les portes de l'Asie Centrale, à une date récente encore, où elles étaient hermétiquement fermées, vous avez eu à bon droit cette pensée :

« *Un Français qui a vu les Russes, pressé* « *leurs mains, lu dans leurs yeux, est leur ami.* »

E. Boulangier.

Saint-Pétersbourg, 1er mai 1888.

VOYAGE A MERV

CHAPITRE PREMIER

DE PARIS A BAKOU

3-30 août 1886.

Strasbourg. — Vienne. — Pest. — Bukarest. — Les bouches du Danube. — Odessa. — Sébastopol. — Ialta. — Batoum et la Transcaucasie occidentale. — Tiflis et la Transcaucasie orientale. — Grands projets d'irrigation. — Richesses minérales du Caucase. — Arrivée à Bakou.

Se promener sur les boulevards le 3 août, trouver que la chaleur est « sénégalienne », prendre aussitôt son billet pour l'Orient-express du soir, traverser l'Allemagne dans un songe, faire en quarante minutes le tour de la Ringstrasse, descendre à toute vitesse le beau Danube « jaune », narguer les prétendus typhons de la mer Noire, débarquer sous les formidables canons de Batoum, saluer de loin les cimes argentées du Caucase, et finalement s'échouer à Tiflis, où il fait trois fois plus chaud qu'à Paris, sous prétexte de voir M. X... ou M. Z... : c'est là un incident si vulgaire dans la vie agitée de ce temps-ci qu'à peine osé-je en faire mention.

Mais, au lieu d'imiter la sagesse des Russes et d'attendre la fin du coup de feu dans une de ces charmantes stations d'été qui s'appellent Bordjom ou Kadjor, s'enfoncer plus

au sud — sans y être forcé — sous des cieux absolument brûlants : voilà qui passe toute imagination.

Je me promets, pour la troisième ou quatrième fois, de ne plus recommencer, mais, hélas! sans grand espoir d'échapper jamais à la destinée fatale de Gulliver.

Permettez-moi de plaider en deux mots les circonstances atténuantes.

Fin juillet, Paris n'est plus aux Parisiens. Des nuées d'Anglaises plates aux longs pieds s'abattent sur la malheureuse ville ; des myriades de collégiens en vacances, avec la famille au complet, accaparent les terrasses des restaurants les plus *selects ;* et de ci de là vous pouvez voir un facétieux garçon de café culbuter paraboliquement son plateau de bocks dans le gilet d'un gros monsieur de province qui s'éponge sans mot dire.

Oui, sans doute, les scènes drôlatiques ne manquent pas dans ce tohu-bohu cosmopolite ; mais, en quarante-huit heures, elles perdent leur charme. Puis il y a les camelots que la canicule rend enragés : « La vérité sur Panama! Le suicide de Sarah Bernhardt! Deux sous! »

Il faut fuir au plus vite.

A deux pas, au Grand-Hôtel, on vous délivre des billets directs pour Constantinople. C'est l'affaire de 517 fr. 55, non compris les suppléments de 20 à 30 p. 100 que vous payerez en route à la Compagnie internationale des wagons-lits. Pour traverser l'Europe et échapper aux piaillements qui eussent mis Boileau dans tous ses états, ce n'est vraiment pas trop cher.

Le train d'Orient part à huit heures de la gare de l'Est. Il possède des sleepings-car. Bonne nuit.

4 août.

Commercy, Pagny, Toul. Les coteaux de la Meuse se profilent vaguement dans le crépuscule du matin. Un grand

silence règne encore. Vous cherchez à découvrir les sentinelles, les embrasures des canons, la silhouette des forteresses; près d'ici se trouve la porte de l'invasion; vos souvenirs se pressent avec vos espérances; vous avez le cœur serré.

La flèche du Münster à Strasbourg.

Lunéville. Le jour s'est levé et la frontière approche. Est-ce un effet de l'imagination? Les employés des gares, les voyageurs qui attendent leur train ont l'air grave, soucieux. Une même idée semble écrite sur tous les fronts. Bah! du cœur au ventre, morbleu! l'aigle de Prusse n'avalera pas l'alouette gauloise...

Deutsch-Avricourt. Adieu, France. Un casque à pointe a fait son apparition.

« Haben sie etwas zu declariren?

— Nichts. Direct nach Constantinopel.

— Sehr gut. »

Salut militaire et la portière se referme brusquement.

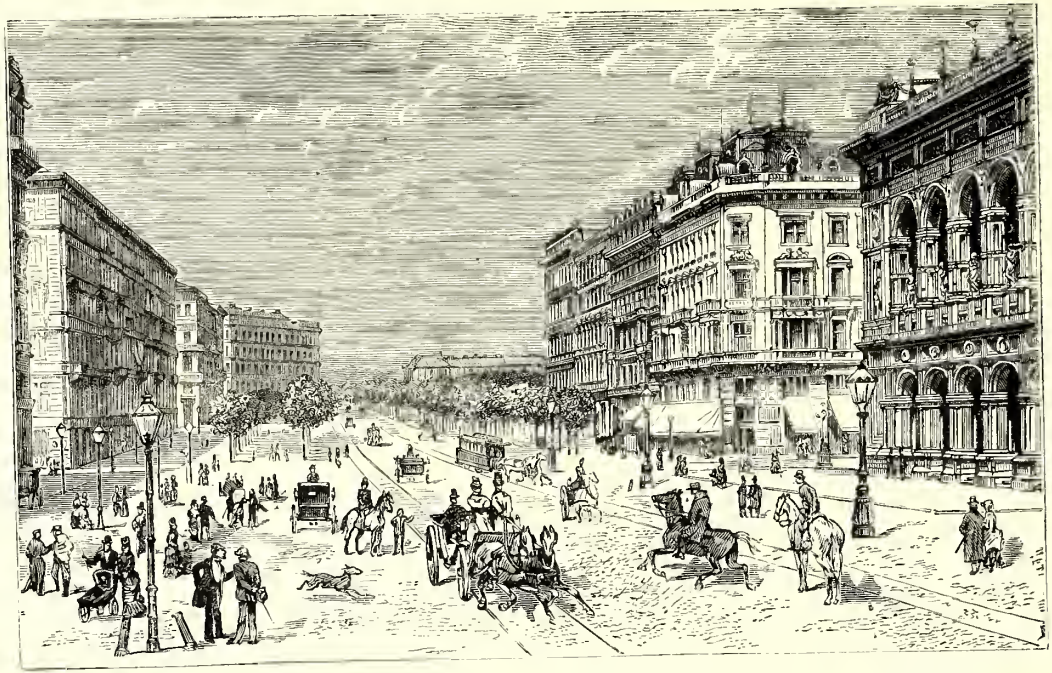
Ces excellents Prussiens, sanglés dans leurs uniformes battant neuf, se disent les meilleures gens du monde et les plus pacifiques; mais quelles mines rébarbatives! Les sauvages Turkmènes à qui nous allons faire visite ne paraissent pas si croquemitaines. Il faut dire que la Russie vient d'administrer la rude leçon de Ghéok-Tépé.

Huit heures. Le train franchit les remparts de Strasbourg. Les batteries sont en position et les obus ne manquent pas. Des sonneries de trompettes déchirent l'air. La gare regorge de soldats. Les uhlans manœuvrent au polygone. Et, dominant ce camp retranché, la flèche du Münster porte au ciel la prière des Alsaciens.

Le pont de Kehl est toujours en même place, et aussi le pont de bateaux; et le Rhin coule avec la même majesté dans l'admirable plaine.....

Heureusement le train s'éloigne à toute vitesse, le long des derniers contreforts de la Forêt-Noire. Carlsruhe. Stuttgard, capitales nominales de petits souverains nominaux, très humbles serviteurs du grand chancelier. Beaucoup de monde dans les gares; on se rend en foule aux fêtes d'Heidelberg. Physionomies peu séduisantes en général, peu intelligentes, si j'ose dire, mais pas féroces; l'Allemand du Sud et le Prussien font deux. En revanche, une quantité prodigieuse de buveurs de bière reconnaissables à leurs formes arrondies; les ventres badois sont peut-être les plus beaux de toute l'Allemagne.

Dans la soirée vous reviennent de lointains souvenirs : la vallée du Danube, Ulm, évoquent Napoléon Ier, Austerlitz. Les armées françaises étaient commandées alors; une discipline de fer existait; les généraux marchaient au canon et ne plaçaient point leurs rancunes personnelles au-dessus du salut même de la patrie. Mais l'année fatale est loin de nous — plus loin peut-être que 1805.



Le Ring, à Vienne.

Il est nuit close quand vous arrivez à Munich. Encore une ex-capitale, où des torrents de bière font descendre des monceaux de choucroute dans les profondeurs de panses invraisemblables. Mais, de la ville, vous ne voyez que la gare ; éclairée à l'électricité, elle produit un grand effet.

Règle générale, les stations des chemins de fer allemands sont plus vastes et mieux aménagées que les nôtres ; les quais d'embarquement offrent un développement beaucoup plus considérable.

Quel parallèle aussi ne pourrait-on pas établir sous le rapport du confort des wagons! En France, les voies ferrées sont faites beaucoup moins pour le bon public qu'en vue d'intérêts d'ordres divers; en Allemagne, les convenances militaires priment toute autre considération. Ce pays est une grande caserne.

Vous le quittez vers minuit, non loin de Salzbourg — et ce n'est pas sans un certain soulagement, — après une traversée de seize heures. Un jeune douanier au costume élégant s'excuse de vous réveiller :

« Direct nach Constantinopel?

— Ja wohl. »

C'est tout. Vous êtes introduit sans plus de façon dans l'empire austro-hongrois, et pouvez reprendre votre sommeil, en vous demandant comment il se fait qu'ici tous ces soldats paraissent si jeunes ; pourquoi tout le monde est si poli, si prévenant, j'allais dire si humble.

Vienne, où le train vous dépose après vingt-sept heures d'une course ininterrompue, donne je ne sais quelle impression de tristesse, de mélancolie résignée ; et pourtant nuls boulevards ne sont plus majestueux que ceux du Ring, nul jardin n'est plus joli que le Prater ; nulle part peut-être ne se rencontre une pareille profusion de monuments et de palais. Comme Munich, Stuttgard, Carlsruhe, cette belle grande ville est-elle déjà, elle aussi, une ex-capitale? Faites un saut jusqu'à Berlin et vous verrez la différence ;

ce n'est pas aux bords du Danube que la joie exubérante se peint sur les visages. Pourquoi ce contraste? Est-ce le souvenir douloureux de récents malheurs militaires que ne compensent point Custozza et Lissa? Est-ce le sentiment d'une destinée fatale qui menace la monarchie d'une prochaine dislocation? Il y a de l'un et de l'autre ; la résultante produit une sorte de fatalisme inconscient.

« Pauvre Autriche, me dit un député très communicatif, à quelle sauce seras-tu mangée? Ah! si vous aviez tenu plus longtemps en 1870! Mais aujourd'hui, c'est trop tard. Les Prussiens sont plus forts que nous, en toutes choses, et dans l'industrie plus encore que sur les champs de bataille. Voyez ce qu'ils ont fait de l'Allemagne depuis quinze ans! Jamais nous n'y rentrerons. Nous serons absorbés; nous n'y reprendrons pas le premier rang. Que faire donc? Il faut bien suivre l'impulsion qui nous pousse vers Constantinople. Nous sommes pris entre deux feux. Que devenir, mon Dieu! Que voulez-vous que nous fassions?

— Mais les Russes vous battront, disais-je. Vous ne pouvez pas lutter avec les Russes.

— Eh! oui, je le sais bien, nous ne pourrons pas lutter longtemps, si nous sommes seuls, et nous serons seuls par le fait, puisque les forces de l'Allemagne seront immobilisées par la France. Mais le moyen d'éviter ce choc, en conservant notre équilibre instable et l'amitié de Berlin? Songez donc que l'unité allemande n'est qu'à moitié faite; il lui manque Vienne, il lui manque Trieste, *Venedig*, et tant d'autres villes, tant d'autres provinces! Si nous ne sommes pas dociles à la poussée vers les Balkans, l'amitié ne se changera-t-elle pas en haine, et qui viendra donc à notre aide? Perdus pour perdus, mieux vaut encore nous reposer dans le génie de M. de Bismarck et les conceptions stratégiques de M. de Moltke. Car vous pouvez vous faire battre encore — nous l'espérons bien — et cela plus vite que nous ne le serons nous-mêmes. Alors, gare à la Russie! »

6 août.

L'Orient-express ne s'arrête pas à Vienne, mais vous êtes libre de le quitter pour prendre celui du lendemain. Un mois vous est donné pour effectuer ce voyage de Constantinople — 3127 kilomètres par le plus court itinéraire; si vous brûlez toutes les étapes sans descendre de votre sleeping-car, il suffit de soixante-douze heures. La vitesse moyenne n'est en définitive que de 45 kilomètres à l'heure, en comprenant les arrêts; mais il y a quatre douanes à franchir, plus un trajet de douze heures en mer à partir de Varna; somme toute, ce train direct qui traverse huit ou neuf États de différentes grandeurs est une belle invention, et les compagnies de chemins de fer peuvent en être fières.

Au sortir de Vienne, dans l'immense plaine de Wagram, sa vitesse effective est assez considérable.

Lobau, Essling. Quels merveilleux champs de bataille aux portes de la malheureuse ville! Peut-on penser sans amertume que, du haut de ce clocher de Saint-Étienne, les Viennois ont assisté la mort dans l'âme aux péripéties de la lutte et au désastre de leur brave armée!

En six heures vous êtes à Budapest; douze heures plus tard vous atteignez la frontière roumaine. 774 kilomètres en dix-huit heures : le rapide de Bordeaux à Paris franchit 580 kilomètres en neuf heures. Voilà qui détruit un peu la légende des grands éclairs européens.

Mais vous ne regrettez pas le temps perdu. Sous les rayons d'un éclatant soleil, les bords du Danube sont si beaux, les plaines de la Hongrie si merveilleusement fertiles et cultivées! Le pont suspendu de Pest, avec les lions qui en gardent les abords, vous étonne par ses dimensions colossales; la citadelle, avec ses canons autrichiens braqués sur la ville hongroise, résume le dualisme éphémère de cette monarchie aux deux têtes toujours prêtes à s'entre-dévorer.

Justement la capitale madgyare vient d'être secouée ces derniers jours par une émeute populaire; un général suspect d'antigermanisme a été destitué; des patrouilles de cavalerie parcourent les rues en plein jour, et l'intervention du ministre Tisza s'est brisée devant la volonté inflexible du monarque. Les journaux patriotes écrivent des réflexions comme celles-ci :

« Il n'y a pas d'autre solution à de pareilles crises. Un mari qui a une maîtresse ne peut pas faire que ce ne soit sa maîtresse et que la femme légitime ne revendique et reprenne ses droits dans les occasions solennelles. »

Malheureuse Hongrie! Terre trop riche pour ne pas exciter les convoitises, nation trop peu nombreuse pour repousser la domination allemande qu'elle déteste, et défendre plus tard son indépendance contre la race slave qu'elle abhorre. Sa destinée est inéluctable, quoi qu'elle fasse pour la conjurer, et Dieu sait cependant si elle y travaille avec ardeur! Elle aussi s'est transformée en un vaste camp où les plus beaux hommes et les meilleurs chevaux du monde sont instruits sans relâche en vue de l'inévitable guerre. Szegedin et ses singuliers clochers, et le lugubre souvenir des récentes inondations, vous produisent moins d'effet que les grandes manœuvres de cavalerie qui s'exécutent à perte de vue dans la plaine de Temesvar. Le train est envahi par des groupes d'officiers, colonels en tête; ils ne perdent pas une minute pour écouter les instructions de leurs chefs. Tous ces braves ont comme un éclair de haine dans le regard. On me considère, je crois, avec quelque méfiance; j'ai l'air d'un Russe, mais la conversation peut continuer en hongrois, je n'y entends pas un traître mot.

Orsova, Verciorova, les Portes de fer, — portes de l'Orient, — la frontière. Il est minuit; la lune éclaire de lueurs blafardes cette gorge abrupte qui rappelle celle d'El-Kantara, la porte du désert saharien. La France a pu franchir celle-ci sans rencontrer d'autre obstacle sérieux

Le pont de Pest.

que les sables; que l'Autriche réfléchisse bien avant de passer elle-là. C'est chez elle qu'elle est menacée... par l'Allemagne. Le jeune et chétif honved qui monte la garde auprès de la borne-frontière, baïonnette au fusil, immobile et l'œil aux aguets, nous donne l'image de sa patrie en danger, courageuse et impuissante.

7 août.

J'ai connu plusieurs Roumains à Paris. Le quartier latin fourmille d'étudiants de cette nationalité. Nationalité est-il le mot? Passons. La plupart de ces jeunes gens avaient une figure navrée, consternée. Aujourd'hui je m'explique ce fait étrange. Rien n'est triste comme la plaine de Roumanie, après la récolte des céréales. Pas de forêts, pas de prairies, pas la moindre trace de verdure. Ces insipides horizons de terre jaune et pelée — une vraie savane — donnent des idées moroses.

Il faut aller jusqu'à Bukarest pour trouver des jardins; il est vrai que ce sont des jardins délicieux. Cette ville d'Orient, aux petites maisons à un étage et souvent à simple rez-de-chaussée, n'est qu'un grand bosquet. Pour une population médiocre (220 000 habitants), elle mesure 34 kilomètres de tour; Vienne, avec 1 100 000 âmes, offre une circonférence de 35 kilomètres; l'enceinte fortifiée de Paris n'en a pas davantage et englobe deux millions et demi d'individus.

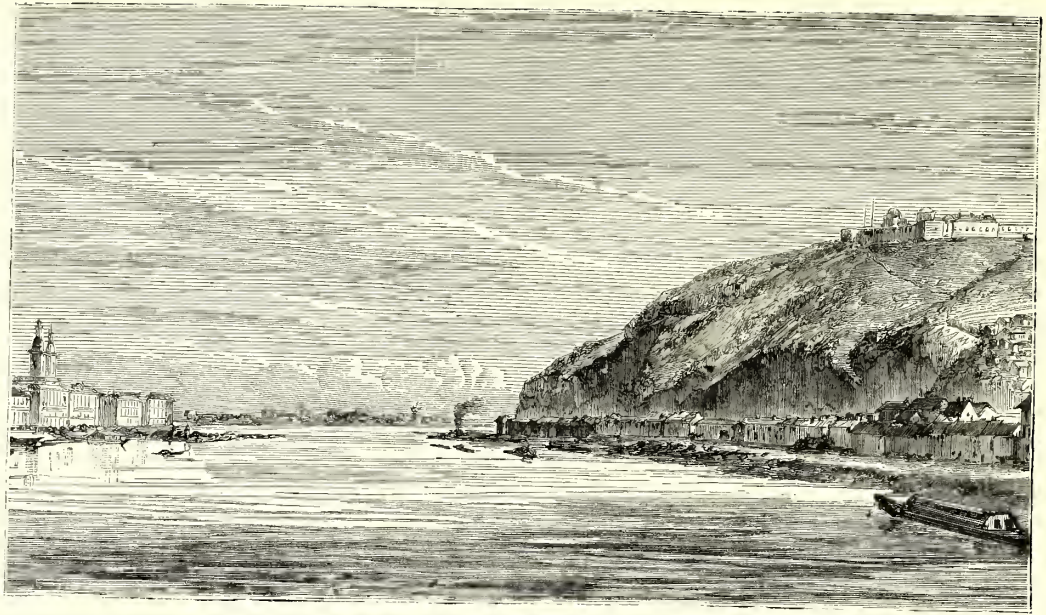
Ce qui vous étonnera dans ce gros village de Bukarest, ce n'est ni le roi, ni la cour, ni les ministres; pendant l'été tout ce monde, laissant le commun des mortels rissoler dans la plaine, va chercher la fraîcheur au pied des Alpes de Transylvanie, dans la charmante résidence de Sinaïa. Mais si le bonheur de voir ces personnages vous est refusé, vous serez agréablement surpris de retrouver ici une quantité d'uniformes français, et le képi français dans toute sa

pureté, et le pantalon à bandes rouges de l'artillerie. N'étaient les sabres, qui paraissent démesurés, l'illusion serait complète. Il y a bien dans les rues quelques soldats coiffés du casque à pointe; mais ce sont des sergents de ville, et puis ce casque n'est pas joli. Décidément il ne sied qu'aux Prussiens de race. Le roi Charles fera sagement d'y renoncer.

Un autre motif de surprise — celle-ci fort désagréable — m'est fourni à la légation de France. J'y apprends que ce jour-là même le gouvernement ottoman vient de frapper d'une quarantaine de cinq jours les provenances de Varna, sous le prétexte fallacieux que le choléra sévit à Trieste et qu'il est possible d'aller de Trieste à Constantinople par la voie de terre (Vienne et Bukarest) aussi bien que par mer. Voilà qui s'appelle prendre ses précautions. Pour si peu que les *chiens de chrétiens* soient *contaminés*, ces bons Turcs évitent soigneusement leur contact. Sa Hautesse le Sultan a, paraît-il, une peur affreuse de mourir du choléra. Mais si Elle ne se croit pas en sûreté sur le sol de l'infidèle Europe, que ne l'évacue-t-elle de bonne grâce pour chercher refuge dans la croyante Asie!

On a toujours vingt-quatre heures pour maudire ses juges, et j'use de cette permission. La prudence ottomane me contrarie horriblement. Sans compter le billet, les frais de voyage perdus, toute ma correspondance m'attend sur les rives du Bosphore. Mais cinq jours de quarantaine! Je prends le parti de changer d'itinéraire, de pénétrer en Russie par Odessa et de gagner Batoum en côtoyant les rivages septentrionaux de la mer Noire. C'est tout juste l'inverse de ce que je comptais faire; ainsi se réalisent les projets de voyage.

Pour me consoler, un aimable Roumain m'apprend qu'il est d'usage de faire payer cher aux Turcs leurs fantaisies sanitaires. Par exemple, en temps d'épidémie, les autorités russes tiennent souvent pour nulles et non avenues les



La citadelle de Pest.

patentes nettes délivrées à Constantinople. Cette défiance met les Osmanlis en fureur et parfois occasionne des incidents comiques. Il y a quelques années, par exemple, un diplomate français qui s'ennuyait à la Corne d'Or obtint dix jours de congé pour visiter Odessa; la traversée demande cinquante-six heures. Arrivé à destination, son paquebot dut subir une quarantaine de cinq jours, et le malheureux diplomate, dont le congé allait expirer, n'eut que le temps de revenir à son point de départ, sans avoir mis pied à terre. Il avait vu de loin la grande ville russe. L'histoire ne dit pas s'il renouvela cette partie de plaisir.

10 août.

Deux routes conduisent de Bukarest à Odessa : la route de terre, par Roman et Iassy; la route de mer, par Galatz et Soulina. Mal renseigné, je choisis la seconde. Il faut gagner d'abord en chemin de fer la triste ville de Galatz (40 000 habitants), le port du Danube qui vient en première ligne comme importance commerciale. Le train le moins lent est celui de nuit; vous arrivez à Braïla au petit jour, et là, si peu que vos yeux soient encore appesantis par le sommeil, vous prendrez le fleuve pour la mer Noire. Galatz est un peu plus loin que Braïla, sa rivale, située au sommet du delta danubien que forment les trois branches de Kilia, Soulina et Saint-Georges. Au mois d'août on s'y ressent fortement des miasmes de la Dobroudja; la chaleur y est lourde et les fièvres paludéennes font fuir tous les fonctionnaires que leur grandeur — je veux dire leur médiocrité — n'attache pas à ce vilain rivage.

C'est à Galatz même qu'on s'embarque à destination d'Odessa. Le bateau descend le Danube sans difficulté ni danger jusqu'à l'entrée du bras de Soulina, qui est, à vrai dire, une simple dérivation du bras de Saint-Georges. Puis il navigue jusqu'à la mer dans une petite rivière assez

sinueuse, peu profonde, de 100 à 200 mètres de largeur, qu'une commission formée de représentants des sept grandes puissances [1], non compris la Roumanie, entretient le mieux possible et améliore autant que le lui permettent les difficultés naturelles et le produit des redevances et droits de navigation qu'elle est autorisée à percevoir. Il y aurait exagération à dire que les échouages ou les abordages sont très fréquents, mais cependant il s'en produit, et l'on a vu des bateaux du Lloyd autrichien rester en détresse pendant huit heures. Pourquoi cette petite branche a-t-elle été choisie comme artère navigable du grand fleuve qui met en communication l'Europe centrale avec l'Orient? Personne ne vous renseignera sur ce point. Le bras de Saint-Georges, large et profond, ayant une *barre* ni plus ni moins dangereuse que celle de Soulina, avait été désigné par tous les ingénieurs; l'affaire fut votée par la commission et décidée par les puissances: les travaux entrepris à Soulina n'avaient encore qu'un caractère provisoire et devaient être suspendus prochainement. Comment ne l'ont-ils pas été? Comment le provisoire est-il devenu définitif? Mystérieux hasard.

Le hasard également, je crois, fit que le bateau de Galatz, sur lequel je comptais, était parti la veille. Deux jours d'attente — une autre quarantaine, — si je veux prendre le suivant. Ma foi, non. J'aime encore mieux les passer en wagon. Car il faut tout juste un jour et deux nuits (30 heures) pour gagner Odessa par Roman, Iassy, Ungheni et Kichneff. La distance n'atteint pas 400 kilomètres.

1. Russie, Turquie, Autriche, Allemagne, France, Italie Angleterre.

11 août.

De ma vie je n'ai fait plus affreux voyage que celui d'Iassy. Impossible de dormir. Les wagons roumains, coupés en deux par un couloir central, ne permettent pas de s'allonger. Arrêts indéfinis à chaque station. Est ce pour changer de train? Pas du tout. On attend uniquement pour le plaisir d'attendre et de se restaurer au buffet. Il y a cependant deux gares de bifurcation sur ce petit parcours, et le guignon me poursuivant, je tremble d'être ramené à Bukarest sans m'en douter. Cette langue roumaine ne se comprend pas du tout, malgré son origine latine et ses affinités avec la nôtre. Trop de terminaisons en *ul*, qui pour un Français nouveau venu font l'effet d'un déguisement carnavalesque. Que ne les supprime-t-on franchement, puisque l'idiome n'est qu'en voie de formation? Théatrul, télégraphul, rédactorul, articolul, préfectul, général, colonelul, commandantul, capitanul, inspectorul, fonctionnarul, s'entendent suffisamment pour théâtre, télégraphe, rédacteur, article, etc.; pourquoi donc défigurer les mots français?

C'est Rabelais qui se serait esbaudi, si ce patois avait été inventé de son temps, et quelles jolies listes n'eût-il pas dressées suivant sa coutume :

Publicul,
Corpul,
Trainul,
Serviciul,
Assassinul,
Focul,
Doctorul,
Postul,
Amicul,
Circul,
Canticul,
Francesul,
Russul,

Inglesul,
Italianul,
Austriacul,
Grecul,
Turcul, etc., etc.

Une couche de peinture ne suffit pas à faire un idiome que le temps et de grands écrivains n'ont pas fixé. Les langues humaines ne s'improvisent pas plus que les nationalités elles-mêmes. Un Congrès peut imaginer une division politique, qu'un autre Congrès supprime, et l'idiome naissant meurt avec elle sans laisser de traces. Telle est bien l'appréhension des Roumains jaloux de leur indépendance. Si quelque homme d'État les destine à servir de digue contre le débordement de la Russie, arrêteront-ils longtemps la marche du colosse? Le carpillon mangera-t-il le brochet? Ce serait vraiment curieux.

On a des illusions, cependant, à la cour de Bukarest. L'armée roumaine, nombreuse aujourd'hui (200 000 hommes), s'est bravement battue dans la guerre de 1877 ; même, à en croire certains récits, elle aurait décidé de la victoire. A coup sûr elle serait un facteur important dans un conflit austro-russe. Peut-on conjecturer qu'elle y prendra part, et dans quel camp? Hélas! je voudrais croire que non! C'est grand dommage pour son avenir, pour l'avenir même du vaillant peuple latin que les Slaves considèrent comme un frère cadet.

12 août.

Ungheni, petit village sur la rive gauche du Pruth, douane russe. Les passeports diplomatiques ne sauraient dispenser personne de l'ennuyeuse visite des bagages; je traîne notamment après moi une caisse qui excite vivement la curiosité des employés. Elle renferme cinquante flacons remplis d'ingrédients photographiques. Tout cela est soumis

aux droits et doit être pesé. Mais l'opération n'en finit pas. Puis ces messieurs ne semblent pas d'accord sur le montant de la taxe ou le taux du change; une grande discussion s'engage entre eux; j'ai payé, paraît-il, plus que de raison, et, comme conclusion de leurs discours, je rentre en possession de vingt kopecks. Pendant ce temps-là, l'heure du départ a sonné. Comme je me précipite sur le quai de la gare : « *Zu spät* (trop tard) », crie un gendarme en m'arrêtant.

Heureusement les douaniers viennent à mon aide et je saute dans le train qui s'ébranle? Ils me devaient bien cela, ces consciencieux fonctionnaires; par leur faute j'allais être condamné à rebrousser chemin jusqu'à Iassy, à perdre un jour.

Rempli de reconnaissance et fortement essoufflé, je m'étends sur la banquette du wagon : elle est longue, large, bien rembourrée; à la bonne heure! Les chemins de fer russes savent faire des sacrifices pour la commodité de leurs hôtes. Je serais le plus heureux des hommes si un voisin bavard ne m'empêchait de dormir; il arrive de Roumanie et a sans doute d'intéressantes nouvelles à apprendre aux conducteurs ou contrôleurs du train qui l'écoutent bouche bée.

S'agit-il des revendications roumaines sur la Bessarabie que nous traversons à petite vapeur? Certes je comprends à merveille les regrets d'une dépossession qui n'est pas imputable aux Russes : ce verdoyant pays est tout autre chose que les marais de la Dobroudja.

Odessa, 13-14 août.

Que pourrais-je dire de la quatrième ville de l'empire moscovite qui ne soit parfaitement connu?

Situation magnifique, port magnifique, rues, boulevards, théâtre, maisons et palais magnifiques : le duc de Riche-

lieu a montré du coup d'œil, le génie slave a fait le reste. Odessa règne en souveraine sur le commerce de la mer Noire; ses expéditions atteignent un chiffre formidable [1];

1. Mouvement général de la navigation du port d'Odessa pour 1885 :

A l'entrée, 660 vapeurs et 92 voiliers chargés, 483 vapeurs et 27 voiliers sur lest. A la sortie, 996 vapeurs et 74 voiliers chargés, 125 vapeurs et 41 voiliers sur lest.

Les différents pavillons sont représentés comme suit pour les vapeurs chargés :

	A L'ENTRÉE	A LA SORTIE	TONNAGE TOTAL EN TONNEAUX
Russe	169	184	400.000
Anglais	272	588	984.000
Autrichien	106	95	192.000
Français	23	25	77.000
Italien	40	44	106.000
Allemand	16	15	34.000
Belge	14	12	30.000
Danois	9	12	23.000
Grec	7	11	12.000

Le tonnage total pour les voiliers chargés s'élève à 34000 tonnes.

Le tableau suivant fait connaître la valeur totale, en roubles, des importations et exportations du port d'Odessa pendant les années 1881-1885.

	1881	1882	1883	1884	1885
Importations.	49.516.438	46.205.087	43.167.956	46.425.410	48.205.626
Exportations.	45.452.647	61.871.282	85.687.865	90.037.830	102.192.470

Les principaux articles d'importation sont : le thé, les fruits (frais et secs), le riz, le café, le tabac, les huiles, le coton, le fer brut, les sacs, le charbon de terre, etc.

Les principaux articles d'exportation sont par ordre d'importance : le blé, l'orge, le maïs, les graines oléagineuses, le seigle.

Constantinople, qui garde l'entrée du grand lac russe, n'est qu'un lieu de transit.

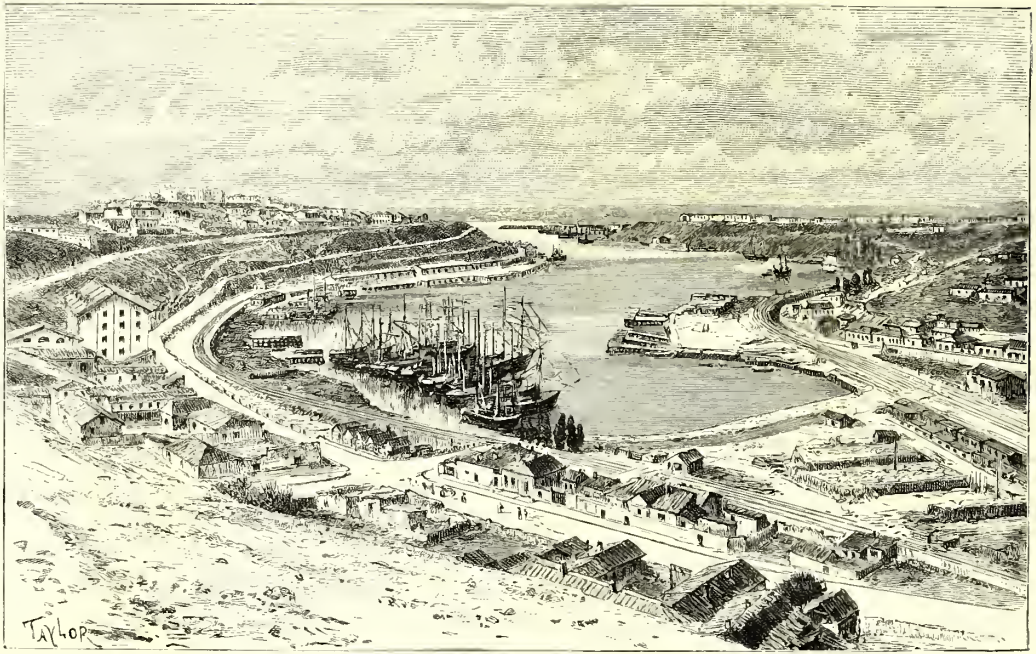
En l'absence du consul de France, le chancelier du consulat, M. de Bogusz, se met à ma disposition avec une bonne grâce dont je tiens à lui exprimer ici toute ma gratitude. Il s'agit de prendre passage sur l'un des bateaux à vapeur qui font, plusieurs fois par semaine, la traversée de Batoum. En cette saison de l'année, — la saison des bains de mer, — la chose n'est pas toujours facile; une masse de familles russes affluent vers les rivages méridionaux de la Crimée; l'Empereur lui-même donne l'exemple. M. de Bogusz trouve cependant une place à bord du *Pouschkine*, un excellent paquebot, qui va toucher à Sébastopol, Yalta, Féodosia, Kertch, Novorossisk, avant de jeter l'ancre dans le nouvel arsenal transcaucasien.

Ce petit voyage demande de trois à quatre jours, suivant la durée des escales et aussi selon le temps, assez fréquemment troublé par des trombes de chaleur, sortes de vents tournants qui rappellent de loin les cyclones, mais suffisent néanmoins pour faire passer un mauvais quart d'heure aux plus jolies passagères. Pendant l'hiver, c'est bien autre chose; il est vrai qu'elles ne s'y aventurent pas. Indépendamment des accidents causés par la congélation subite de l'embrun sur le pont des navires, — plus d'un a coulé à pic par suite de la surcharge de glace, — les tempêtes de la mer Noire sont connues pour leur violence; il arrive même que l'entrée du port de Novorossisk devient impossible par le grand vent du nord-est, connu sous le nom de *bora*, à tel point que des voyageurs à destination de ce port sont promenés souvent d'Odessa jusqu'à Batoum et ramenés à Kertch ou Odessa, sans avoir pu débarquer. Cette mésaventure fâcheuse ne vous arrivera pas en été.

15 août.

Après quinze heures de navigation, le *Pouschkine*, qui a passé de nuit au large d'Eupatoria, fait son entrée dans la superbe rade de Sébastopol. Il n'y séjournera que sept heures; c'est peu pour visiter comme il conviendrait ce lieu immortalisé par l'héroïsme des Russes, et je me félicite d'autant plus d'avoir lié connaissance à bord avec un aimable officier qui s'offre à me servir de cicerone. Le capitaine Samsonoff n'a que vingt-sept ans et il sortait de l'École d'état-major au commencement de la dernière guerre de Turquie, qu'il a faite d'un bout à l'autre. Il a, j'ai su plus tard, tapé dur sur les malheureux Turcs, comme son aïeul Samson sur les Philistins; aussi se lamente-t-il fort d'un concours de circonstances fortuites qui l'ont privé d'une proposition pour la croix de Saint-Georges. A voir un Petit-Russien et même un Grand-Russien, on ne se douterait pas toujours de la somme de courage cachée sous des dehors pacifiques et quelquefois délicats. D'un naturel bonasse, les paisibles moujiks, quand ils sont déchaînés, deviennent des bêtes féroces. Je ne fais que répéter ici l'opinion des officiers qui les commandent; M. de Bismarck doit la connaître.

Le port admirable que la nature a creusé dans l'intérieur des terres est aujourd'hui en parfait état; de la colline où la ville est bâtie, ses sinuosités présentent un coup d'œil féerique. Au fond du bassin, plusieurs cuirassés sur chantier et deux formes de radoub en cours d'exécution; à l'entrée de la passe, deux énormes batteries couvertes à double étage, dont les cent embrasures vomiraient la mort sur une flotte ennemie. Les vaisseaux russes coulés dans cette passe au moment du siège ont été brisés à la dynamite et retirés par morceaux; la navigation est libre. Qui se douterait, à la vue de ces établissements militaires, que



Vue de Sébastopol.

cette ville a supporté naguère un siège unique dans l'histoire? Tous sont restaurés, renforcés, plus puissants que jamais; la seule ruine conservée pieusement est celle de la grande caserne qui domine la rade. Elle est éloquente, cette ruine. Les maisons particulières, détruites sans exception par le bombardement, sont presque toutes reconstruites; il ne reste pas trace des ponts de bois qui servirent à la retraite des assiégés après la prise de Malakoff; et ce petit mamelon de Malakoff, si petit que vous ne pouvez en croire vos yeux, n'a conservé lui-même aucun vestige des boucheries qui l'ont ensanglanté [1].

Mais un spectacle douloureux fixe les souvenirs : celui des cimetières. Nous avons le temps, après une courte visite à l'intéressant musée qui renferme quelques dépouilles curieuses et de forts beaux plans en relief des opérations du siège, de faire un pèlerinage au cimetière russe. Une grande pyramide quadrangulaire surmontée d'une croix gigantesque, d'aspect sinistre, en signale de loin l'emplacement. De vieux héros de 1855 l'entretiennent avec un soin religieux. La pyramide repose sur une large plate-forme dont chaque côté est défendu par une

1. « Après le combat du Mamelon-Vert, le sol était jonché de cadavres, au point qu'il fallut les placer les uns sur les autres pour ouvrir des chemins... J'ai vu ces murailles de morts. Ma fatigue était extrême, je m'appuyai contre un de ces murs et je m'endormis... Soudain je sentis le mur remuer : une main tirait le pan de ma tunique; cette main se porta ensuite à la bouche du blessé qu'on avait cru mort. Je le fis boire à ma gourde et porter à l'ambulance, où il guérit...

« A mon tour je fus blessé très grièvement à l'assaut du 18 juin. On me transporta dans un hôpital de Constantinople. La gangrène se mit dans ma cuisse, la blessure devint horrible ; elle répandait une odeur si épouvantable qu'on fut obligé d'évacuer la salle où je me trouvais. Mon voisin de lit, un Russe de Moscou, dont la blessure était guérie, voulut rester auprès de moi et me soigna jusqu'au bout. » (Communication inédite du commandant Bronner, alors sergent-major d'infanterie.)

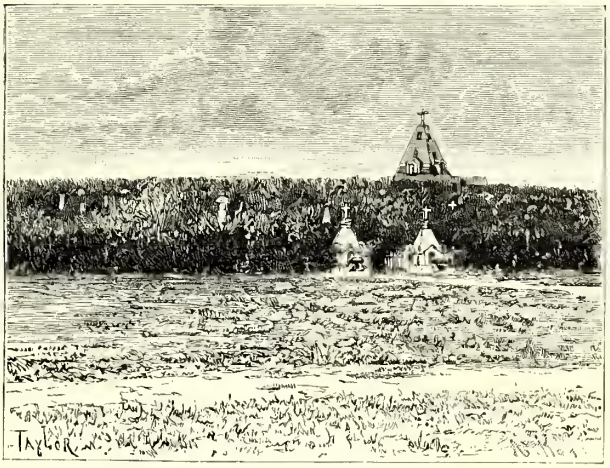
batterie de canons. « Ce sont des canons anglais », s'empresse de me dire en rougissant le capitaine Samsonoff. Hélas! j'aimerais à le croire. Plus loin il me montre, au milieu des monuments élevés aux officiers russes, une tombe entretenue avec des égards particuliers : c'est celle d'un colonel français fait prisonnier et mort à l'hôpital de Sébastopol. Son nom est resté inconnu.

On quitte cette nécropole la mort dans l'âme, en songeant au présent. Que sommes-nous donc allés faire là-bas, pour je ne sais quel intérêt particulier? Il est vrai de dire qu'au cours de cette *erreur* colossale, le sentiment national fut toujours en opposition parfaite avec la raison dynastique, et les sympathies franco-russes se donnèrent libre carrière pendant les nombreux armistices. Je puis citer certains petits faits à mon guide, convaincu du reste à l'avance; et nous remontons à bord la main dans la main.

Le *Pouschkine* reprend sa marche à une heure de l'après-midi, franchit rapidement le goulet, gagne la haute mer : Sébastopol et ses batteries rasantes fuient derrière le paquebot, et le superbe panorama des montagnes de Crimée, hautes de 2000 à 4000 pieds, se déroule sous les rayons d'un soleil d'or. La côte est d'abord plate et basse; vous apercevez, non loin de la ville, comme une petite oasis au milieu de sables jaunes : c'est le cimetière italien, me dit Samsonoff. Puis le rivage devient accidenté, les collines, surmontées de falaises, baignent leur pied dans la mer houleuse, et par places ces falaises descendent verticalement dans les flots. Ce pittoresque coin de terre mérite bien sa réputation.

Cinq heures. Arrivée à Yalta, charmante petite ville d'eaux, qu'une distance de 3 kilomètres sépare de la résidence impériale de Livadia. Un canot, conduit par des marins grecs, nous mène à terre. Le quai, garni de maisons proprettes, de jolis hôtels, de magasins élégants, présente un coup d'œil très animé; c'est jour de grande fête,

tout le monde se promène, ou savoure d'excellentes glaces dans les *confiseries parisiennes* installées sur pilotis, au bord de la plage où les baigneuses de distinction prennent leurs ébats. Les paysans sont relégués plus loin : l'usage du caleçon de bain leur est encore inconnu. Une bonne route aux pentes raides conduit à Livadia; nous laissons



Le cimetière militaire russe, à Sébastopol.

à gauche une petite caserne où des soldats de l'escorte chantent de forts beaux chœurs, entremêlés de *soli;* puis une grille se présente que nous ne pouvons franchir, faute d'une autorisation spéciale; enfin, continuant à suivre la route, nous nous élevons bientôt au-dessus du domaine et pouvons distinguer les habitations d'aspect assez modeste qui s'y cachent sous des arbres au sombre feuillage : la maison du Czar, celle du Czarévitch, celles de la suite impériale, d'autres réservées aux hôtes, enfin les bâtiments destinés à la fabrication du vin, car le parc est entouré de

vignes magnifiques et les crus de Crimée sont justement renommés. Livadia domine la mer Noire de 150 à 200 mètres, et je ne sache pas avoir joui jamais d'une vue plus grandiose dans un lieu plus solitaire et disposant mieux aux graves méditations.

Le *Pouschkine* lève l'ancre à huit heures et demie du soir. La lune, à peu près pleine, éclaire magnifiquement la côte, élevée de 300 à 400 mètres, tapissée de vignes et de bois; les lumières des quais et de la petite ville, bâtie en amphithéâtre à l'extrémité opposée au château de l'Empereur, forment un merveilleux décor que le peintre russe Aïvasovski a su rendre dans des toiles célèbres. L'atelier de cet artiste éminent se trouve à Féodosia, où notre bateau fait escale de nuit; je regrette infiniment de ne pouvoir le visiter.

16 août.

Le lendemain nous nous réveillons par le travers des côtes orientales de la Crimée. Le tableau a complètement changé. Au lieu du pittoresque et des riches cultures, ce ne sont plus que landes jaunâtres, plates, incultes. Ce pays est habité par des Tatares; la langue russe s'y parle exceptionnellement.

Arrivée en vue de Kertch vers midi. La faible profondeur de la baie ne permet pas au paquebot d'approcher de terre à plus d'un mille. Il faut descendre en canot. L'escale est courte, la houle assez forte, la ville n'offre rien de remarquable, et nous restons à bord, examinant de loin les dunes de sable qui ferment l'horizon de toutes parts, les fortifications qui défendent l'entrée de la mer d'Azof. L'histoire — ou la légende — raconte qu'en ce triste lieu Mithridate mit fin à ses jours.

Départ à six heures du soir. Vers neuf heures, au clair de lune apparaissent les premiers contreforts du Caucase;

ils fuient à perte de vue vers l'Orient, mais vous ne pouvez.....

A la pâle clarté de l'astre de la nuit,

vous rendre compte ni de leur distance ni de leur hauteur [1]. Il n'empêche que, si vous en êtes à votre premier voyage dans cette contrée presque mystérieuse, vous vous coucherez tard cette nuit-là.

Le vapeur s'approche de la côte pour toucher à Novorossisk [2], vers deux heures du matin, et la grande chaîne disparaît peu à peu. Vers six heures, vous passez au large de Poti [3], un mauvais port, difficilement accessible, où se sont engloutis en pure perte pas mal de millions de roubles et qu'aujourd'hui remplace fort heureusement l'excellent mouillage de Batoum, situé à 50 kilomètres dans la direction du sud-ouest. Vous y débarquez vers huit heures, juste à temps pour prendre le train de huit heures quarante-cinq

1. Quelques altitudes du Caucase occidental :

Col de Maroukh	3500
— Nachar	2000
— Santcharo	2400
— Psegakho	1900

2. Port en construction, pour lequel 3 à 4 millions de roubles sont alloués. — Commerce de bois. Tout le Caucase possède des forêts magnifiques que les habitants ne respectent pas. « Les essences appréciées pour la finesse de leur grain disparaissent rapidement depuis que les négociants étrangers, surtout des Français, sont à la recherche des beaux bois : le noyer, qui contribuait autrefois pour une si grande part à la beauté des paysages transcaucasiens, a presque cessé d'exister dans toutes les parties basses de la contrée où pénètrent les chemins. » (Elisée Reclus.)

2. Poti, simple bourgade située à l'embouchure de Rion, était naguère le seul port considérable de la Transcaucasie sur la mer Noire.

En 1885, il y est entré 551 bâtiments, avec 66 000 tonneaux seulement, dont 8 français, 361 russes, 142 turcs, 26 anglais, 7 italiens (dans ce nombre, 85 bâtiments de long cours). Cette

qui vous emporte à Tiflis et Bakou, permettant de traverser en deux jours, avec tout le confortable possible, cet isthme transcaucasien si difficilement abordable il y a vingt ans à peine. Voilà les Russes.

Batoum, ville de 10 000 âmes annexée à la Russie à la suite de la guerre de 1877-1878 (en fait, elle appartenait aux Russes, au point de vue commercial, bien avant cette guerre), était port franc il y a moins de deux mois, et l'énorme gêne qu'engendrait pour les transactions cette situation créée par le traité de Berlin a seule provoqué la décision impériale qui soulevait en Europe, à l'époque de ce voyage, une émotion peu justifiée. Le capitaine Samsonoff traversait ce port trente jours auparavant, pour se rendre en congé dans les environs de Kieff (un petit déplacement de huit jours pour l'aller et d'autant pour le retour) : à son premier passage, les travaux de fortification commençaient au bord de la mer, et il me fait remarquer avec orgueil que déjà les gros canons ont pris possession de leurs

année-là, l'importation s'est élevée à 8 millions de roubles, et l'exportation à 1 530 000 roubles, savoir :

Importation : machines et aciers, 802 000 roubles; arts manufacturés, 1 469 000; papier, 302 000; sucre, 194 000; farine de blé, 715 000 roubles, etc.

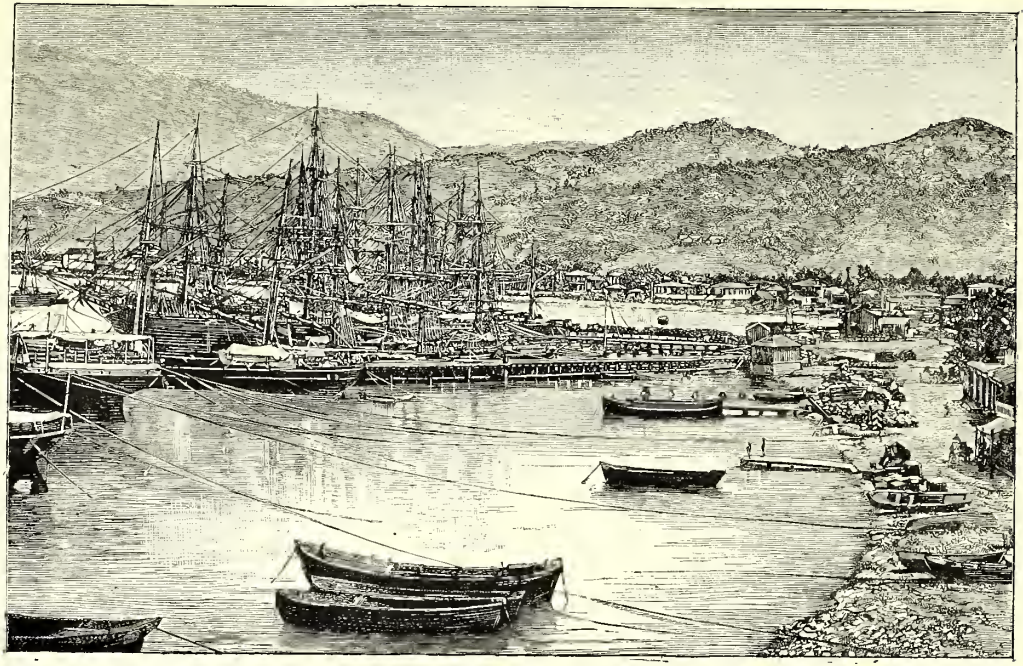
Exportation : coton, 527 000; épiceries, 111 000; planches, 77 000; produits manufacturés, 110 000 roubles, etc.

Le cabotage donne, à l'entrée, 142 bâtiments (1 allemand et 141 russes), avec 26 530 tonnes.

Mais l'entrée de ce port, détrônè par Batoum, est impossible pendant 200 jours de l'année.

« Des travaux d'art coûteux ont été poursuivis (pendant 22 ans) pour enlever la barre du Phase; en imitant ce que l'ingénieur Hartley a fait à la barre danubienne de Soulina, on a prolongé dans la mer les deux rives du fleuve de Colchide au moyen de jetées qui dépassent le seuil marin; on a cherché aussi à protéger l'entrée des navires contre le redoutable vent du nord-est en donnant une plus grande longueur à la jetée du nord. » (Élisée Reclus.)

Ces travaux n'ont pas réussi et sont abandonnés.



Port de Batoum.

embrasures. Bravo! cela s'appelle agir pendant que les autres discutent. Mais si ces forteresses ont une valeur incontestable, il n'en est pas moins vrai que Batoum ne possède et ne possédera de longtemps ni rade ni arsenal : une amorce de môle se prolonge spontanément, mais avec lenteur, par l'apport des limons et des sables charriés par les courants littoraux qui viennent de Trébizonde; ces sables se déposent le long d'un mince cordon d'enrochements coulé dans la direction N.-O.-S.-E., et en augmentent progressivement l'épaisseur. On a gagné ainsi 300 mètres depuis quelques années et commencé la création d'un avant-port. Le port lui-même, s'il n'offre pas, comme celui de Poti, l'inconvénient des ports de rivière, séparés de la mer par une *barre*, un seuil d'alluvions, est assez restreint; il ne peut contenir plus d'une vingtaine de grands navires. Quant à un arsenal défendu contre tout bombardement, la nature n'a pas creusé ici, comme à Sébastopol, un chenal très profond dans l'intérieur des terres : au contraire, la petite baie de Batoum est entourée d'une ceinture de collines dont le pittoresque se prête mal aux nécessités militaires. A première vue, par conséquent, les appréhensions de l'Angleterre paraissent fort exagérées. Il est sage de mettre Batoum, débouché de la Transcaucasie entière, à l'abri d'un coup de main; on aurait tort de considérer ce port éminemment commercial [1] comme une place maritime

1. En 1885, il y a eu à Batoum, comme entrée, 272 vapeurs, avec 991 000 tonneaux.

Le pavillon anglais est représenté	par	62	vapeurs, avec	75 000	tonneaux.
— autrichien	—	52	—	52 500	—
— russe	—	53	—	40 500	—
— français	—	86	—	90 000	—
— allemand	—	10	—	10 500	—

Je ne compte pas les navires sur lest (environ 14 000 tonnes de jauge).

Il y a eu comme voiliers :

de premier ordre et de prêter au gouvernement russe les noirs desseins qu'il n'a jamais nourris.

Au milieu d'un pêle-mêle d'indigènes asiatiques qui grouillent dans la petite gare en bois et prennent d'assaut le train de Tiflis, nous parvenons à nous tirer d'affaire tant bien que mal, et montons à notre tour dans un coupé, lestés d'un déjeuner sommaire. On peut se restaurer tout le long de la route; c'est là un point essentiel, car le climat du Caucase est chaud en cette saison, et je ne puis assez

A l'entrée, 109 navires chargés, avec 20 000 tonneaux de jauge, et 126 sur lest, jaugeant 26 500;

A la sortie, 239 voiliers avec marchandises et 8 sur lest.

L'importation de Batoum s'élève à 792 000 pouds de marchandises (le poud vaut 16 kil. 380) et 14 000 bouteilles.

La France a importé en 1885 :

Épices, 1747 pouds; bouteilles de liqueurs, 3835 pouds; bouteilles de vin, 2582 pouds; bouteilles de vin mousseux, 369 pouds; matières tinctoriales et à tanner, 11 328 pouds; asphalte, 4480 pouds; colophane, 6470 pouds; acide sulfurique, 960 pouds; colle, 925 pouds; etc.

L'Angleterre importe du ciment, du charbon; la Belgique, des fers, etc.

Les exportations de Batoum comprenaient en 1885 :

1° Froment : 22 720 pouds pour l'Angleterre, 6000 pour l'Allemagne, 42 400 pour l'Autriche, 58 000 pour la France, 68 000 pour l'Italie, 27 700 pour la Turquie, etc.; total : 448 000 pouds.

2° Orge : 8550 pouds pour l'Angleterre et la Turquie.

3° Maïs : 53 000 pouds pour la France, 54 000 pour la Turquie.

4° Sel : 186 000 pouds pour la Turquie.

5° Bois de noyer : 19 700 pouds pour la France, 11 000 pour les villes hanséatiques, 6 800 pour l'Angleterre.

6° Buis (en russe *samchitt*) : 81 180 pouds pour la France, 10 388 pour l'Angleterre.

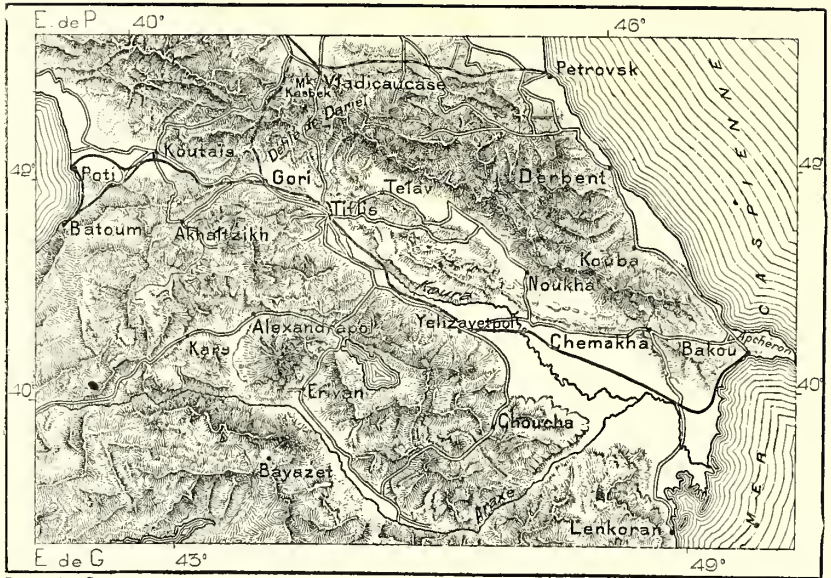
7° Cocon : 3515 pouds pour la France.

8° Déchets de soie brute : 8599 pouds pour la France.

9° Soie écrue : 412 pouds pour la France, 733 pour la Turquie.

10° Laine non filée : 26 400 pouds pour l'Angleterre, 40 600 pour la France.

11° Manganèse : 608 000 pour l'Angleterre, 125 000 pour l'Allemagne, 18 000 pour la Hollande, 408 000 pour la France.



Carte du Caucase.

admirer l'exubérante végétation de la plaine ensoleillée que traverse le chemin de fer, depuis le littoral jusqu'aux approches du fameux col de Souram. « Les plantes s'y entremêlent en une prodigieuse variété et s'y présentent sous leurs formes les plus belles. » (Reclus.) Figuiers, cotonniers, indigotiers, grenadiers présentent un spectacle merveilleux, et l'immense tapis de verdure où domine le maïs se déroule à perte de vue jusqu'au pied des montagnes, dont les arêtes bleues se découpent nettement sur le ciel, couvertes par endroits de neiges éternelles [1].

12° Graisse minérale, huiles de naphte à graisser: 29 800 pouds, dont 9300 pour la France, 15 500 pour l'Angleterre, 5000 pour l'Allemagne.

13° Kérosine, photogine, huiles lampantes : 5 373 000 pouds, dont 211 225 pour la France, 349 000 pour l'Angleterre, 50 000 pour l'Allemagne, 636 000 pour l'Autriche, 647 900 pour l'Italie, 2 368 700 pour la Turquie.

14° Huiles de graissage rectifiées : 403 000 pouds, dont 93 000 pour la France, 190 000 pour l'Italie, 90 000 pour l'Autriche, 27 000 pour l'Angleterre.

15° Huiles de graissage non rectifiées : 388 000 pouds, dont 20 5000 pour l'Angleterre, 140 000 pour la France, 32 000 pour l'Autriche.

16° Résidus de naphte : 130 000 pouds, dont 37 500 pour l'Angleterre, 39 700 pour la France, 41 000 pour la Turquie, 15 000 pour l'Italie.

17° Tissus de soie : 247 pouds pour la France, 292 pour la Turquie.

18° Étoffes de laine : 1903 pouds pour la France, 1136 pour la Turquie.

19° Tapis de laine : 1 537 pouds pour la France, 4 455 pour la Turquie.

1. La hauteur moyenne du Grand-Caucase entre l'Elbrouz (5646 mètres) et l'Adaï-Kobh (4646 mètres) est évaluée à 3800 mètres.

L'eucalyptus, l'oranger, l'olivier, le citronnier manquent à la série forestière de ce beau pays, et cela tient à la rigueur des hivers caucasiens. Cependant, « grâce à l'abondance des pluies et à la protection que la haute arête du Caucase offre aux arbres contre les vents desséchants du nord-est, les diverses essences forestières et cultivées montent beaucoup plus

La Transcaucasie constitue, à proprement parler, une vallée longue de 900 kilomètres, et de largeur variable entre 100 et 400 kilomètres, qui s'étend de la mer Noire à la mer Caspienne et s'appuie au nord sur le *Grand-Caucase*, au sud sur le soulèvement parallèle connu sous le nom de *Petit-Caucase* ou d'*Anti-Caucase*. Le Petit-Caucase, je m'empresse de le dire, n'est pas une chaîne médiocre, comme son nom semblerait l'indiquer ; il possède beaucoup de sommets dont l'altitude dépasse 3000 mètres et peut soutenir la comparaison avec les Alpes. La Transcaucasie russe occupe une assez grande étendue de ce pâté montagneux (districts de Kars, Alexandropol, Érivan) ; sa population est évaluée à 3 700 000 habitants ; sa superficie atteint 240 000 kilomètres carrés, dont le quart environ forme la vallée, le fossé qui sépare le Caucase et le Petit-Caucase.

Cette vallée est à double versant ; l'un, dirigé vers la mer Noire, est occupé par les bassins du Rion, de l'Ingour et du Tchorouck, la rivière de Batoum, et il comprend les anciennes provinces ou États de Mingrélie, Imérie, Svanie, Lazie ; l'autre, plus étendu, forme le bassin de la Koura (Kour) et de ses principaux affluents, le Khram, la Yora, l'Alazane, l'Araxe ; il embrasse l'ancienne Géorgie, une partie de l'Arménie et des débris de la Perse.

Nous remontons le cours du Rion, à travers des plaines où l'eau ne fait jamais défaut, même en été : là est le secret de leur richesse. La Transcaucasie occidentale, qui appartient à la zone tempérée, n'a pas besoin d'irrigations artificielles ; des desséchements et des drainages y seraient utiles,

haut sur les pentes méridionales des montagnes qu'on ne pourrait s'y attendre, en les comparant à d'autres contrées ayant la même température moyenne. Ainsi, le noyer croît dans le pays des Svanes jusqu'à plus de 1650 mètres d'altitude..., le mûrier blanc et la vigne croissent entre 600 et 1100 mètres ; le cotonnier se trouve encore à 600 mètres. » (Reclus.)

au contraire, pour assainir le climat et faire disparaître les fièvres qui rendent assez pénible le séjour de certaines villes, en particulier de Batoum, et rendent la région côtière si malsaine, même pour les animaux, que l'élevage des poules est presque impossible en Mingrélie. Tous ces travaux, n'en doutez pas, s'exécuteront à la longue; les Russes en apprécient parfaitement l'importance et ne reculeront pas devant les difficultés.

Koutaïs, chef-lieu de la Transcaucasie occidentale, est une jolie ville de 15 000 âmes. Ici la contrée semble atteindre son maximum de richesse; je ne sais ce qu'il faut admirer le plus, des vignes luxuriantes ou du rempart vertical, haut de 4000 mètres, que présente l'arête caucasienne, au fond de la vallée de l'Ingour, ou de la longueur démesurée, fantastique... des nez indigènes. Cet excessif développement de l'appareil olfactif est caractéristique de la race.

Station de *Kvirilly*, deux heures vingt-six de l'après-midi. La plaine vient mourir au pied du *seuil* qui réunit les deux Caucases et sépare les Transcaucasies orientale et occidentale. Le chemin de fer remonte une vallée magnifique; la Suisse n'en possède pas de mieux boisée, plus verdoyante, plus pittoresque. La rampe de la voie augmente progressivement; elle atteint 40 millimètres par mètre, déclivité inconnue sur les lignes européennes; il faut atteler deux machines à double cheminée, à l'avant et à l'arrière du train, et néanmoins il n'avance qu'*au pas*. On atteint le col de Souram à six heures quinze du soir, n'ayant franchi que 60 verstes en quatre heures (la verste vaut 1067 mètres). Certes le percement d'un tunnel abrégera de beaucoup la durée de ce trajet ainsi que les frais de traction; les études faites ont démontré que le passage souterrain mesurera environ 2 kilomètres de longueur.

Changement de décor quand on débouche dans les plaines de la Transcaucasie orientale. Plus on approche de la Caspienne, plus la verdure devient rare, la culture clairsemée,

l'aridité générale et implacable. Cet état de choses transitoire est dû au manque d'irrigation. Le débit de la Koura et de ses affluents est proportionnellement beaucoup plus faible que celui du Rion et du Tchorouck. La moindre abondance des pluies et l'activité de l'évaporation sur le versant caspien expliquent ce contraste. Autrefois, cependant, cette Transcaucasie, abandonnée aujourd'hui par l'homme et envahie par la fièvre, comptait parmi les plus riches contrées du monde. Admirablement cultivée, sillonnée de canaux d'arrosage dont on voit encore les traces et qui demeurent les derniers témoins de l'art des anciens agriculteurs persans, ce pays, plus grand que le tiers de la France, nourrissait, il y a trois ou quatre siècles, une population nombreuse, possédait des villes florissantes, et jouissait d'une telle prospérité que M. Élisée Reclus l'appelle à juste titre « le grenier de l'Asie antérieure ».

Je demande ici — comme je le ferai plusieurs fois encore dans le cours de ce récit — la permission de citer textuellement l'éminent géographe, et cela pour deux motifs :

D'abord je sens que j'ai besoin, pour éviter le reproche d'exagération inconsciente ou voulue, d'appuyer sur son témoignage une foule d'assertions qui démontrent le magnifique avenir de l'empire russe.

Et d'autre part, ce témoignage doit être considéré comme tellement irrécusable qu'un illustre général, pour lequel la géographie du Turkestan n'a plus le moindre secret, me disait — ou me dira bientôt, à Merv :

« Je déteste les idées politiques de votre compatriote et je suis presque furieux de ne pas pouvoir trouver la plus petite erreur dans sa grande œuvre. »

Ceci dit, et connaissant le but de mes emprunts, le lecteur, comme M. Reclus lui-même, voudra bien me les pardonner. Je continue.

« Les steppes de Karabagh, Tchirikoum, Mougane,

furent autrefois des plaines cultivées et populeuses... On y retrouve partout les traces de nombreux canaux... Un canal creusé, il y a quinze siècles, à travers la steppe de Karabagh, avait sur ses bords la grande ville de Bilgan, que détruisit Djengis-Khan. Lorsque Timour fit recreuser le canal, deux siècles plus tard, la ville reparut, et jusqu'au dernier siècle elle existait encore... Un autre ancien canal n'a pas moins de 150 kilomètres de longueur, et sur ses bords s'élèvent d'énormes amas de débris qui furent une ville considérable. Des restes de caravansérails, des citernes comblées, indiquent aussi que des routes actuellement abandonnées étaient utilisées par de nombreux voyageurs; des buttes funéraires s'élèvent çà et là dans la plaine, et dans toute la péninsule formée par le confluent de la Koura et de l'Araxe se prolongent de multiples lignes de retranchements, portant de distance en distance des monticules de guet et flanqués de réduits. Quelques-uns de ces retranchements rompent l'uniformité de la steppe sur une longueur de 10 et de 15 kilomètres : le peuple qui les éleva pour protéger son territoire y possédait certainement d'autres richesses que des roseaux, des salines et des sables. »

A l'époque actuelle, à la suite de l'invasion des peuplades asiatiques et d'interminables guerres entre les Géorgiens et les Persans, la steppe aride a remplacé presque partout les campagnes cultivées. « La dépopulation générale du pays date de l'invasion des Mongols au commencement du XIIIe siècle; alors ceux des habitants qui ne furent pas obligés de servir dans l'armée du conquérant Batou-Khan abandonnèrent leurs villes et leurs champs pour se réfugier dans les montagnes. Les canaux de la région devenue déserte s'emplirent de vase; les eaux de l'Araxe et de la Koura, déversées par les inondations, s'amassèrent dans les dépressions du sol en marécages insalubres; de véritables lacs, tels que le Mahmoud-Tchalassi, se formèrent dans les endroits les plus bas, où viennent aboutir des rivières trop

faibles pour rouler leur flot jusqu'à la mer... Dans ces régions jadis parcourues dans tous les sens d'eaux fertilisantes, les pâtres sont obligés de se creuser des puits où suinte une eau saumâtre [1]... »

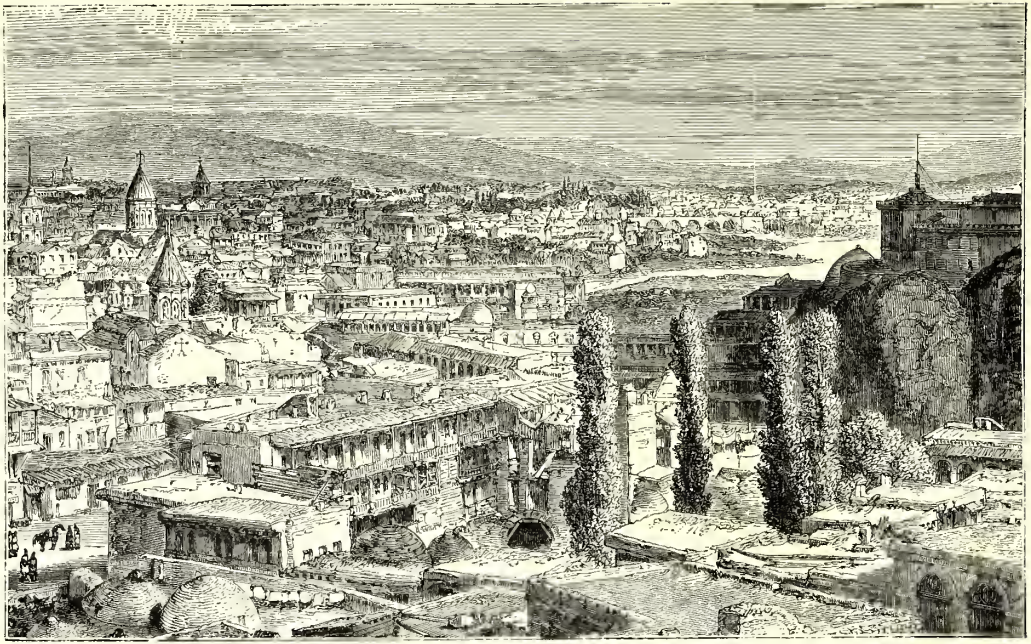
Rien n'est changé pourtant dans les conditions climatériques, hydrologiques et géologiques de la région ; les étés chauds et fécondants ne se sont pas refroidis ; la même quantité d'eau coule toujours dans les rivières, et cela aux époques de l'année où l'agriculture en a le plus besoin ; le sol est encore recouvert, parfois sur plusieurs mètres d'épaisseur, d'un limon aussi fertile que celui du Nil.

Les traces de la fertilité passée n'ont même pas entièrement disparu ; on compte plus d'un million d'hectares irrigués le long des petits affluents, par les anciennes méthodes. « Au sud du Caucase oriental, entre Noukha et Chemakha, les populations tartares restées en possession de leurs terres montrent encore aux Russes comment l'eau bien utilisée transforme le désert en un jardin. A son entrée dans la plaine, chaque torrent qui descend des gorges du Caucase est arrêté par un barrage qui le divise en de nombreux filets d'eau, se subdivisant eux-mêmes en rigoles d'irrigation, jusqu'à ce que la dernière goutte du cours d'eau soit épuisée. L'ensemble de ces canaux, s'échappant d'un long défilé pour arroser en demi-cercle toute une vaste région, représente le réseau des artérioles qui se ramifient dans un organisme pour lui porter le sang et la vie [2]. »

Le passé d'un pays ne répond-il pas plus ou moins de son avenir? Depuis le milieu de ce siècle, la Transcaucasie orientale appartient sans conteste à l'empire russe, et personne ne saurait douter qu'entre les mains de ses nouveaux maîtres elle reprendra promptement sa splendeur d'autrefois.

1. Élisée Reclus.
2. Élisée Reclus.

Au cours de ces réflexions, d'autant plus excusables que l'étude des irrigations du Caucase est l'un des buts de mon voyage, nous arrivons à Tiflis, vers dix heures et demie du soir. Vue du chemin de fer qui la contourne par la rive gauche de la Koura et la domine d'une trentaine de mètres, cette grande ville (140 000 habitants), démesurément allongée dans l'étroite vallée et bâtie en amphithéâtre sur l'abrupt versant de la rive droite, présente de nuit, aux lumières, un aspect féerique. De jour, c'est encore bien autre chose. Sans parler des quartiers neufs, qui méritent tous les éloges, et des jardins publics si charmants après le coucher du soleil, la vieille cité géorgienne, peuplée en grande partie d'Arméniens — commerçants devant lesquels Grecs et Juifs prennent la fuite, — renferme assez de curiosités pour retenir pendant plusieurs semaines un amateur des mœurs et des arts orientaux. Aussi bien mon intention n'est-elle pas de vous y promener, même une minute, dans cette relation consacrée surtout à la Transcaspienne. Permettez-moi de vous renvoyer aux publications spéciales, aussi complètes qu'intéressantes, de Mme Carla Serena, de M. Vereschaguine, etc., et dirigeons-nous sans retard vers la demeure du consul de France, notre protecteur naturel en pays étranger, le dieu qui va nous ouvrir les portes des administrations locales, des directions, des sous-directions et du gouvernement lui-même. Hélas! le très obligeant M. Meyer ne put rien ouvrir, cette fois du moins, et ce ne fut pas sa faute; les portes étaient fermées et bien fermées, les maisons vides, les habitants envolés sous des cieux moins torrides, dans les montagnes du voisinage ou même au nord du Caucase, à Kadjor, à Bordjom, à Piatigorsk, à Kislovodsk, que sais-je encore? *Niet dom*, *niet dom*, fut l'invariable réponse que nous firent, trois jours durant, domestiques et concierges ébahis, stupéfaits de se voir réveillés en plein jour par des visiteurs en redingote, et franchement il y avait de quoi. Tiflis n'est



Vue de Tiflis.

pas tenable au fort de l'été, et j'y suis arrivé quatre ou cinq semaines trop tôt.

Que faire en cette fâcheuse occurrence, qui se représente pour la seconde fois depuis quinze jours — car aux bouches du Danube, où j'avais à faire, c'était déjà un envolement général, — et comment tuer le temps, utilement ou non, jusqu'à l'automne? Je puis bien pousser une pointe fantaisiste jusqu'au mont Ararat, sous prétexte de chercher sur ses flancs les débris de l'arche de Noé; il m'est également permis, en toute conscience, de me contenter d'une douce villégiature à Bordjom, dans la compagnie d'un ingénieur russe éminent, le colonel de Weissenhoff, ou à Kadjor auprès de Son Excellence le prince Dondoukoff-Korsakoff, administrateur général et vice-roi véritable des deux Caucasies et de la province transcaspienne. Mais s'il m'était possible de pénétrer dans cette dernière province, encore si peu connue en France, et qui fait, à Tiflis, le sujet de toutes les conversations? Il paraît qu'en ce moment même l'un des généraux russes les plus connus à Paris est en train d'y construire, à travers des déserts sans fin, un chemin de fer que les uns traitent de merveille, les autres de pure fable. Je n'ai nullement pour mission d'entreprendre cette lointaine visite, mais qu'importe! L'initiative n'est pas toujours une mauvaise chose, et dans la circonstance j'espère qu'on voudra bien me la pardonner. En avant donc!

La négociation est entamée et ma requête favorablement accueillie par le prince. Le consul de France y joint celle d'un touriste français, M. Penot, secrétaire général de la Société de protection des Alsaciens-Lorrains, avec lequel j'ai eu la bonne fortune de lier connaissance ces derniers jours. Seulement les choses n'iront pas toutes seules : les demandes pour voyager en Asie centrale sont très nombreuses depuis quelque temps, et, en vue d'échapper sans doute aux obsessions désagréables des consuls, le gou-

verneur a renoncé à y répondre lui-même. D'après une autre version, le ministère de la guerre s'est réservé le droit de les examiner à Pétersbourg — et de les repousser en masse — suivant les éventualités de la politique extérieure. Le fait est que pas une seule pétition de ce genre n'a obtenu cette année la solution desirée par les signataires ; la nôtre concerne des Français ; aura-t-elle un meilleur sort? — « N'en doutez pas, déclare le sympathique général Schepeleff, chef de la chancellerie, celui-là même qui se noya si tragiquement l'année suivante dans la mer Caspienne : le prince télégraphie à Pétersbourg en termes qui ne lui permettent pas de prévoir un refus, et vous pouvez en toute confiance vous mettre en route. Le laissez-passer impérial vous rejoindra à Bakou. »

29 août-1er septembre.

A 25 verstes au delà de Tiflis, sur la rive gauche de la Koura, le chemin de fer rencontre la steppe de Karaïas, aujourd'hui transformée partiellement par des irrigations qui remontent à l'année 1863 et s'étendent à une surface de 16 000 déciatines environ (la déciatine géométrique vaut 1 hect. 0925). Ce beau domaine de Karaïas, propriété d'une société religieuse (la société de propagande du christianisme au Caucase), n'était avant l'arrivée des Russes qu'une lande inculte, insalubre, inhabitée ; la végétation forestière ne s'y rencontrait qu'aux abords de la Koura, sur une largeur d'une demi-verste à trois verstes ; or les arrosages effectués suivant les règles de l'art moderne ont changé ce désert en une plaine fertile, et cela malgré la chaleur accablante des étés caucasiens, malgré les vents d'hiver qui sont parfois assez violents pour empêcher tout travail en dehors des habitations. La visite de ces beaux canaux parallèles, dont M. l'ingénieur Hatissoff est actuellement le directeur expérimenté, la constatation des résultats obtenus dans une

Une rue de Tiflis.

région éloignée de toute ville importante, doivent inspirer des réflexions aux incrédules et permettent d'espérer le succès des grands travaux hydrauliques projetés depuis vingt-cinq ans dans la Transcaucasie orientale.

Karaïas n'est, en effet, qu'un infiniment petit à côté du vaste programme conçu pour la restauration des irrigations anciennes, leur perfectionnement suivant les données les plus récentes et leur adaptation à des cultures que ne pratiquaient pas les premiers maîtres de ce pays. Le train qui nous emporte vers le littoral caspien traverse des solitudes plates et monotones, auxquelles l'eau des rivières, en grande partie inutilisée, peut seule rendre la fertilité et la vie; et, pour les personnes qui douteraient de l'initiative des Russes en matière de colonisation, il me sera permis de mentionner ici qu'en 1860, au lendemain de la pacification, le premier lieutenant de l'Empereur au Caucase, maréchal prince Bariatinsky, ordonna l'étude générale d'un réseau de canaux d'arrosage qui embrasse à peu près tout le bassin inférieur de la Koura, sur une superficie de trois millions et demi d'hectares (la quinzième partie de la France).

Cette étude, exécutée avec le plus grand soin, de 1860 à 1865, sous la direction de spécialistes anglais très compétents, MM. Baly et Gabb (on voit que le Slave n'a pas de rancune), est actuellement encore considérée par les ingénieurs russes comme devant servir de base à toute œuvre d'irrigation entreprise dans la région.

Il est vrai de dire, malheureusement, que son étendue même a nui à sa réalisation : le projet embrasse un ensemble de travaux dont l'estimation s'élève à 200 millions de roubles; et encore, si l'on veut tenir compte de l'augmentation du prix de la main-d'œuvre dans ces vingt-cinq dernières années, on se persuade aisément que l'exécution par voie industrielle de cette canalisation immense (son développement serait de 4500 verstes!) n'exigerait pas moins de 300 millions de roubles.

Mais si, pour rester pratique, on envisage le projet Baly et Gabb comme un programme susceptible d'être exécuté par parties, la difficulté principale disparaît, l'effort financier à réaliser ne dépasse pas les limites ordinaires, et les aspirations civilisatrices du gouvernement russe apparaissent comme susceptibles d'un prochain accomplissement.

La première question à résoudre sera celle de savoir sur quelle zone les premiers travaux doivent être exécutés, quelle steppe sera mise en valeur tout d'abord par l'un des douze grands canaux de dérivation prévus par les ingénieurs anglais.

D'autre part, ces steppes arides qui se rencontrent dans les gouvernements de Tiflis, d'Elisabethpol, de Bakou, d'Érivan, et qu'il s'agit de mettre en valeur par une répartition rationnelle des eaux de la Koura, de la Yora, de l'Alazane, de l'Araxe, sont fort peu peuplées, inhabitées même sur des étendues considérables, et surtout dans la région chaude, où les cultures donneront les plus beaux rendements ; il y aura donc à résoudre, sous ce rapport, des questions de partage des terres, de perception des redevances, de surveillance, d'entretien et d'exploitation que les autorités russes concilieront en parfaite connaissance de cause avec les vieux usages locaux, toujours en vigueur dans les campagnes transcaucasiennes où subsistent d'anciennes irrigations.

Mais aussi, quels prodigieux résultats pourraient donner dans un assez bref délai la réalisation des plans, je ne dis pas les rêves, du maréchal Bariatinsky ! Si cette question, qui touche de si près au développement de la puissance russe en Asie centrale, ne semble pas au lecteur aussi aride que les steppes mêmes à fertiliser, je lui demande la permission d'entrer encore dans quelques détails.

Assurément l'énorme surface que les nivellements de MM. Baly et Gabb font considérer comme arrosable ne sera pas entièrement livrée à la culture, il faut bien ré-

server de la place pour les villes et les villages, les forêts, les routes, etc., etc.

Les ingénieurs anglais la partagent en trois catégories de terrains :

1° Terrains incultes et non irrigués, comprenant les terres en jachère et en culture sèche, les bois, rochers, marais, abreuvoirs, canaux, rivières, ruisseaux, lacs, carrières, mines, ainsi que les terrains occupés par les villages, villes, cimetières, routes, etc.

La surface de cette catégorie est évaluée aux 4 dixièmes de la superficie totale.

2° Champs irrigués, comprenant toutes les terres labourables cultivées en céréales, racines, etc.

La surface de cette catégorie est évaluée aux 48 centièmes de la superficie totale.

3° Jardins irrigués, comprenant jardins potagers, vignobles, mûriers, prairies, vergers, pépinières.

Il reste pour cette catégorie 12 centièmes de la superficie totale.

MM. Baly et Gabb font remarquer que ce classement adopté pour leurs calculs de répartition des eaux n'est pas absolument obligatoire et pourra être modifié dans beaucoup de cas; mais tout le monde s'accorde à reconnaître qu'il doit être pris comme base générale et que les cours d'eau de la Transcaucasie orientale fournissent assez d'eau pour l'irrigation annuelle et régulière de deux millions de déciatines actuellement improductives.

Or deux millions de déciatines représentent la surface de quatre ou cinq départements français ; et quand nous aurons ajouté qu'une récolte de froment donne normalement 20 grains pour un sur une terre arrosée trois fois, 10 à 12 grains sur une terre arrosée deux fois, 5 grains sur une terre arrosée une fois, et zéro sur une terre non arrosée, on se rendra compte des richesses que l'irrigation doit apporter dans le pays.

La fertilité du sol est en raison directe de la quantité d'eau dont on dispose. M. de Weissenhoff en cite un exemple frappant : Dans un champ qui, sans arrosage, ne produirait rien ou presque rien, l'ancien du village de Tétra-Mégla avait ensemencé, en 1880, 40 pouds d'orge, qui, grâce à l'irrigation, lui ont donné 2800 pouds, soit 70 pour 1 ; cependant, la récolte n'ayant pas pu se faire en temps opportun, beaucoup de grains se perdirent et il s'opéra un ensemencement naturel qui, l'année suivante, permit à l'heureux cultivateur de faire une nouvelle récolte de 900 pouds, soit 23 pour 1.

Mais il n'est pas question de s'en tenir exclusivement à la culture du froment et de l'orge ; d'autres plantes de plus grand rapport sont destinées à concourir au développement industriel de la Transcaucasie. Je mentionnerai la betterave, le sorgho, le lin, le chanvre, le colza, la sésame, le riz et le coton. Cette dernière culture, notamment, peut prendre une extension qui permettra à la Russie de s'affranchir de la tutelle de l'Amérique et de l'Angleterre.

Quelques-unes de ces plantes industrielles sont déjà cultivées dans certains districts du Caucase, où une irrigation partielle a été établie et est entretenue par des particuliers. Par exemple, je lis dans une statistique officielle que les villages de Zaïdji, d'Agri et de Charour, situés dans l'arrondissement d'Ordouba, obtiennent les rendements nets suivants par déciatine arrosée, défalcation faite de tous les frais de culture :

Coton.....	95 et 60 roubles.
Riz.....	144 roubles.
Froment.....	43, 30 et 16 roubles.

Mais combien est insignifiante la production actuelle des cultures industrielles, en comparaison des chiffres que l'irrigation en grand permettrait d'atteindre un jour !

Types caucasiens : Mingrèliens.

Aujourd'hui, par exemple, la récolte de coton ne dépasse pas 100 000 pouds, valant 750 000 roubles, tandis qu'une distribution rationnelle des eaux rendrait propres à cette culture environ 400 000 déciatines, dont le rendement moyen serait de 7 millions de pouds, valant plus de 50 millions de roubles et assurés d'un débouché immédiat dans l'empire russe.

MM. Baly et Gabb citent les jardins de la colonie allemande à Tiflis (car il y a des Allemands à Tiflis, comme partout) : ces jardins, d'une superficie de cent déciatines environ, sont arrosés par un canal dont la construction a coûté 16 000 roubles, dont l'entretien annuel revient à 2000 roubles. Leur valeur, qui était de 2 à 300 roubles avant l'exécution du canal, s'élève aujourd'hui à 8000 roubles la déciatine. Ils rapportent annuellement :

En fruits (provenant d'arbres fruitiers), de 120 à 180 roubles ;

En raisins, de 240 à 600 roubles ;

En foin et produits divers, 50 roubles.

Le rendement annuel varie donc de 400 à 830 roubles, et les propriétaires payent annuellement 40 roubles pour l'entretien du canal.

Les mêmes ingénieurs anglais évaluent à 100 roubles par déciatine l'accroissement moyen de production annuelle qui sera due aux irrigations.

Pour une surface totale arrosée de deux millions de déciatines, l'augmentation annuelle de production ressort donc à 200 millions de roubles.

Quant à la force motrice des eaux qui s'écoulent par les canaux, MM. Baly et Gabb l'évaluent à une puissance théorique de 500 000 à 2 500 000 chevaux-vapeur, suivant les époques de l'année. Ils font remarquer que le minimum ci-dessus représente précisément le nombre de chevaux-vapeur employés en France dans le courant de l'année 1863.

Ils estiment enfin à 1200 millions de roubles l'augmentation de valeur de la propriété foncière qui résultera de l'exécution de leur projet d'irrigation.

Ces chiffres, qui n'ont pas cessé d'être considérés comme exacts, sont tellement éblouissants qu'on doit se demander tout d'abord pour quels motifs le gouvernement russe a tardé jusqu'à ce jour à entreprendre une œuvre aussi rémunératrice. Nous venons de voir, par exemple, que la seule culture du coton rapporterait, année moyenne, 50 millions de roubles, pour une superficie réduite au cinquième de celle que le projet anglais permet d'arroser. Si l'on admet que la dépense totale soit portée à 300 millions de roubles, la production du coton donnerait à elle seule 16,66 pour cent des capitaux engagés, et permettrait, par l'établissement d'une redevance équivalant au quart de la récolte, de rendre purement nominale la garantie de l'État.

Si l'on tient compte des autres céréales, ce n'est plus le quart de la récolte que le gouvernement aurait à prélever pour couvrir sa garantie d'intérêt aux sociétés concessionnaires de la construction des canaux; c'est le dixième tout au plus, et un pareil impôt n'offre rien d'exorbitant.

Mais il faut se souvenir que la pacification complète de la Transcaucasie date seulement de 1860, et que, dans cette courte période de vingt-sept ans, le gouvernement russe a eu tout à créer, routes, chemins de fer, ports, etc., dans cette vaste région. Les ports de Batoum et de Bakou sont aujourd'hui suffisamment outillés et se développent de jour en jour; une voie ferrée met en communication la mer Caspienne et la mer Noire, un réseau de routes relie les principales villes, traverse même la chaîne du Caucase et se complétera au fur et à mesure de l'extension des cultures. Déjà des essais partiels d'irrigations nouvelles ont été faits sur divers points (j'ai mentionné le canal de Karaïas), et le Ministère des Domaines de l'État se préoccupe très sérieusement de l'exécution par parcelles succes-

sives du grand projet Baly et Gabb. Une Commission technique a été nommée en 1884 pour s'occuper de cette importante question et vient d'adresser à Saint-Pétersbourg un rapport absolument favorable. Il semble donc que l'heure approche où la Russie abordera résolument l'œuvre de la transformation de la Transcaucasie orientale.

Je lie conversation en chemin de fer avec un touriste qui s'exprime en français avec une particulière distinction : ancien ingénieur au corps des mines de Belgique, M. Hagemans a embrassé la carrière consulaire, et, en qualité de consul général pour la Russie méridionale, il voyage dans l'étendue de son ressort et renseigne, avec la compétence d'un spécialiste, son gouvernement sur le développement progressif des entreprises auxquelles l'industrie de son pays peut prendre part. Soit dit en passant, les consuls belges ont l'ordre de voyager beaucoup, tandis que les consuls français ont pour consigne stricte de rester chez eux. Je ne puis m'expliquer ce contraste et ne veux pas rechercher pourquoi les excursions recommandées à Bruxelles sont considérées à Paris comme d'inutiles déplacements. Dans tous les cas, je me félicite d'une heureuse rencontre qui me permet de contrôler fort à propos mes rapides observations. M. Hagemans a adressé récemment (avril 1884) un très remarquable rapport, dans lequel on peut lire les lignes suivantes, qui m'éviteront, je l'espère, la critique des personnes sceptiques et le reproche d'exagérer comme à plaisir l'avenir de la Transcaucasie :

« Au point de vue économique, le Caucase est encore un diamant brut, rugueux et terne, mais il ne faudrait qu'un lapidaire expert en son métier pour le faire briller d'un éclat remarquable.

« La transformation commencera le jour où l'on se sera décidé à entreprendre l'arrosage de la partie orientale de la Transcaucasie, c'est-à-dire de la plus grande surface irrigable qui soit au monde.

« ... Le plan de Baly et Gabb est fort bien conçu ; personne cependant ne peut songer à l'exécuter dès maintenant dans son ensemble,... il faudra procéder de proche en proche et n'amener l'eau dans les steppes qu'au fur et à mesure de la colonisation de celles-ci. Cette colonisation s'effectuera lentement peut-être, mais sûrement, car sous ce climat l'irrigation est un agent de peuplement dont l'efficacité n'est pas contestable, pour autant, bien entendu, que les éléments ne fassent pas défaut. Or c'est ici le cas : il y a d'abord les nomades des plaines qui finiront par se grouper et se fixer dans les districts irrigués ; il y a ensuite la population des frontières persanes, sobre et laborieuse, dans le sein de laquelle se recrute déjà la grande majorité des ouvriers du Caucase... ; il y a enfin les Arméniens de Turquie, sur lesquels il est permis de fonder de grandes espérances. Déjà, pendant la guerre de 1878, ces excellents agriculteurs ont immigré nombreux au Caucase, abandonnant leurs foyers sans esprit de retour ; à cette époque, on ne put leur donner que des terres impropres à la culture par suite du manque d'eau, et ils durent rentrer en Arménie ; mais il n'en serait plus de même dans l'avenir. Si l'on se pénètre bien de cette idée qu'en Orient l'eau est un liquide rare et précieux, l'on reconnaîtra que les probabilités sont en faveur d'une immigration des peuplades voisines dans les steppes qu'arroseront un jour en abondance les eaux de l'Araxe et de la Koura. »

Tel est aussi mon humble avis, et j'ajoute que les conditions sanitaires, si elles arrêtent quelques Européens timides, ne feront pas reculer les Russes. « On craignait jadis que le grand obstacle à la reconquête du sol ne fût l'insalubrité du climat, provenant, comme dans la Camargue française, de la décomposition des matières organiques sous un soleil ardent ; mais cette insalubrité semble avoir été exagérée. » (Élisée Reclus.)

Assurément, la chaleur est extrême pendant trois mois

d'été, et, à mesure que le train s'approche du littoral caspien, je m'aperçois que nous ne sommes plus dans la zone tempérée de la Transcaucasie occidentale. Descendez jus-

Femme arménienne.

qu'à Lenkoran, près de la frontière persane : la faune et la flore y sont à peu près les mêmes que sur les bords du golfe Persique; on y trouve le tigre. Mais quel inconvénient majeur peut présenter une suspension des travaux pendant une partie de l'année? Ayons donc confiance entière dans l'avenir. Ces steppes affreuses, au milieu des-

quelles la plaine irriguée d'Elisabethpol forme une verdoyante oasis, seront, entre les mains des Russes, de nouveau remplacées par de riches cultures; leurs jours sont comptés.

Je parle d'Elisabethpol : le chemin de fer nous y conduit en moins de sept heures (la distance de Tiflis est de 107 verstes). Cette importante ville (20 000 habitants) et le gouvernement dont elle est le chef-lieu sont le centre d'une industrie séricicole qui malheureusement décroît depuis 1881, par suite d'une maladie du ver à soie qui n'a pu être guérie jusqu'à ce jour et se recommande à la bienveillance de M. Pasteur. Dans ce gouvernement, la récolte des cocons s'est élevée en 1881 à 67 600 pouds, valant 880 000 roubles; en 1882, elle est tombée à 6500 pouds, valant 84 000 roubles, et cette marche décroissante n'est pas enrayée à l'heure actuelle.

Jetez les yeux vers le nord; la voie ferrée descend la vallée de la Koura, parallèlement aux crêtes du Caucase oriental, dont les neiges éternelles étincellent au soleil levant. Vous notez les principaux pics : le *Sari-Dagh*, 3650 mètres d'altitude; le *Vitziri*, 3880; le *Bazardiouz*, 4480; le *Chalbrouz*, 4250 mètres, etc.; l'aspect de ces massifs vous semble plus merveilleux par un effet de l'imagination. Ils font partie de ce Daghestan immortalisé par une résistance héroïque à laquelle les Russes sont les premiers à rendre hommage. Au pied de la grande chaîne, beaucoup mieux visible ici que sur le versant de la mer Noire, serpente l'ancienne route militaire de Tiflis à Bakou et sont bâtis de nombreux villages, des bourgs importants, voire deux villes, Noukha (21 000 habitants) et Chemakha, connues pour des soies grèges appréciées : dès 1848, des fileuses de France y vinrent apprendre aux femmes indigènes l'art de dévider la soie, et l'établissement fondé à Noukha par un Français, M. Le Hérissé, mérite une mention spéciale.

Le Caucase oriental, près de Noukha.

CARTE DE LA PRESQU'ILE D'APCHÉRON

HACHETTE ET Cie.

A l'aide d'une bonne longue-vue, il vous sera possible d'apercevoir, à cette grande distance (60 à 80 kilomètres), les riches vignobles qui tapissent le versant méridional de la chaîne; leur exposition au midi, à l'abri des souffles glacés du nord, leur permet d'atteindre l'altitude de 1200 mètres. Aussi rien d'étonnant dans le développement considérable des vignes transcaucasiennes : en 1875, leur production totale s'élevait à 1 263 000 hectolitres; en 1885, elle a atteint 1 680 000 hectolitres. Ces vignobles recouvraient, en 1875, une surface d'environ 85 000 hectares ; ils dépassent aujourd'hui 100 000 hectares de superficie, et l'on estime qu'ils pourront rivaliser un jour, comme étendue, avec la totalité des régions vinicoles de la France. Au point de vue de la qualité, c'est autre chose. Je reconnais que ces vins coûtent assez cher : le prix moyen, quand la demande est forte, atteint 2 roubles le védro (un védro mesure 12 litres 29). En prenant le rouble au cours de 2 fr. 50, le litre revient sur place à 45 centimes environ, et le bénéfice des vitieulteurs est estimé à la moitié. Mais la vinification au Caucase est encore assez imparfaite, malgré les tentatives de quelques producteurs (je citerai un Français, M. Odan), et la plupart des fabricants mélangent au raisin des baies de sureau, qui rendent le vin épais, lourd à l'estomac, très inférieur aux crus de la Crimée. Cette fabrication défectueuse est évidemment passagère; l'essentiel est que les vignobles existent, qu'ils puissent se développer, que leur plus grand fléau soit encore l'oïdium et qu'ils n'aient pas eu à souffrir jusqu'à présent des ravages du phylloxéra.

Si maintenant, pour distraire cette longue traversée des plaines de Karaïas et d'Elisabethpol, vous tournez vos regards au midi, le Petit-Caucase vous apparaît dans sa partie la plus haute et la plus pittoresque, et vous admirez les superbes aiguilles du Maimech, du Mourgous, du Mouroff, du Khambyl, qui dépassent 3000 mètres d'altitude; cette der-

nière atteint même 4740 mètres. Là se trouve la région caucasienne la plus riche en différents minerais, du moins autant qu'on puisse l'affirmer d'après les explorations encore imparfaites des massifs montagneux difficilement abordables.

M. Hagemans, qui a fait des questions minéralogiques et métallurgiques intéressant la Causasie une étude particulière, me fournit à leur sujet d'utiles renseignements, que je résumerai ici trop brièvement peut-être, car il me tarde d'arriver en Asie centrale.

Toutes les classes de roches sont représentées au Caucase; on y voit, à côté de couches sédimentaires, des roches métamorphiques, des laves et des roches plutoniques, telles que porphyres, gneiss et micaschistes.

... De nombreux témoignages existent des phénomènes volcaniques qui ont bouleversé la région; par exemple les énormes coulées de lave qui, tant en Ciscaucasie qu'en Transcaucasie, ont recouvert les dépôts diluviens; on en rencontre de 150 mètres d'épaisseur...

M. Favre a démontré que les glaciers du Caucase ont atteint autrefois une très grande extension sur le versant septentrional de la haute chaîne; les glaciers du versant méridional ont toujours été peu considérables et n'ont laissé de leur action que des traces insignifiantes.

Le Caucase renferme une grande variété de minerais : le cuivre sous forme d'oxydes et de sulfures, la galène argentifère, l'oligiste, l'acerdèse et la pyrolusite constituent les principaux d'entre eux; la blende et le cobalt s'y rencontrent également, de même que l'or et l'argyrose, mais ces derniers n'ont guère d'intérêt qu'au point de vue minéralogique, car on les trouve en quantités trop minimes pour qu'ils puissent donner lieu à une exploitation industrielle. La plupart des rivières qui descendent du massif caucasien, notamment le Térek et la Koubane, charrient des paillettes d'or, mais ce serait perdre son temps et son argent que de vouloir exploiter ces sables aurifères.

Si la Russie ne doit pas espérer que ses provinces caucasiennes deviendront quelque jour une nouvelle Californie, elle peut, en revanche, et avec certitude, compter sur les minerais de cuivre que l'on y rencontre, pour suppléer au déficit des mines de l'Oural, dont on aurait, paraît-il, à craindre l'épuisement dans un avenir assez rapproché. En effet les minerais cuprifères de la Transcaucasie sont aussi remarquables par leur abondance que par leur qualité, et les cuivres du Caucase, qui étaient déjà très appréciés sur les marchés de Moscou et de Nijni-Novgorod, commencent à attirer l'attention des consommateurs étrangers.

A ces richesses naturelles s'ajoutent le filon de galène argentifère de Sadone ou d'Alaghir, les magnifiques gisements d'oligiste lamellaire du Damyr-Tach (mot tatare qui signifie *montagne de fer*), de fer magnétique du Gök-Dagh, de fer oxydé du Bojan, de minerais manganésiens (acerdèse et pyrolusite) de Tchiatoura.

Du reste, il n'existe encore au Caucase que deux établissements métallurgiques dignes de ce nom : celui de Kédabeek et de Kalakent, appartenant à des Allemands de Dresde, MM. Siemens frères; celui d'Alaghir, dirigé et exploité pour le compte du gouvernement.

En passant à la station de Chamkhor ou Baïram-Ali, un peu avant Elisabethpol, nous avons pu remarquer le chemin de fer à voie étroite que les propriétaires du gîte de Kédabeck ont fait construire pour le service de leur exploitation, qui occupe 40 ingénieurs ou employés, et 1500 ouvriers. M. Hagemans considère qu'au point de vue de la hardiesse de conception et d'exécution cette ligne ferrée, longue de 31 kilomètres, ne le cède en rien aux travaux similaires exécutés en Europe, et justifie le nom de « petit Sömmering » qu'on lui a parfois appliqué. Sa pente ordinaire est de 25 millimètres par mètre, elle atteint le maximum de 33 millimètres et demi sur près de 3 kilomètres; elle franchit un col à 1517 mètres d'altitude; la

mine de Kédabeck est elle-même à 1300 mètres au-dessus du niveau de la mer. Je mentionnerai aussi des courbes de 70 mètres de rayon avec un parcours des deux tiers de la circonférence, des tranchées de 9 et 14 mètres de profondeur, une quantité (169) d'ouvrages d'art, dont plusieurs très importants. Les frais de construction de la ligne proprement dite se sont élevés en moyenne à 57 000 francs par kilomètre; le coût total du chemin de fer avec tous ses accessoires — y compris le téléphone — a atteint la somme ronde de deux millions de francs.

Je donne tous ces détails pour montrer ce qu'il est possible de faire au Caucase; on ne trouvera nulle part une accumulation d'obstacles naturels plus grande qu'à Kédabeck, et il est bien vrai de dire qu'un chemin de fer à voie étroite peut passer partout.

Cependant nous continuons à rouler tout doucement dans les savanes incultes, couvertes d'herbes rissolées, où la moindre imprudence cause fréquemment d'immenses incendies. Gardez-vous de jeter votre cigarette par la portière du wagon : il n'en faudrait pas davantage pour allumer un brasier qui arrêterait le train suivant. Cela s'est vu plus d'une fois.

Le chemin de fer qui suit la rive gauche de la Koura et passe à une certaine distance de *Djevat*, confluent de l'Araxe, contourne les contreforts que la chaîne du Grand-Caucase jette au sud-est et longe le bord du littoral caspien sur les cent derniers kilomètres de son parcours. J'ai rarement vu de région plus affreuse que cette steppe de Milsk, où le phénomène du mirage n'est pas rare en été (preuve indirecte de l'intensité de la chaleur), et que ces contreforts rocheux, absolument dénudés, pelés, d'apparence volcanique, qui se continuent jusqu'à Bakou. Il y a certains passages, le long de la ligne, où le voyageur le mieux trempé ressent une impression d'indéfinissable angoisse à la vue de ces débris informes qui semblent les témoins d'un récent cataclysme. J'en appelle au souvenir

de mon compagnon de voyage, M. Penot : il ne me contredira pas. Mais aussi, c'est que nous approchons de la péninsule d'Apchéron, la terre de feu, la terre maudite par Dieu et tous les hommes — à l'exception des exploitants de pétrole.

Que de légendes, que d'histoires vraies ou fausses les vieux géographes nous racontent sur cette contrée mystérieuse! Non loin d'ici, par exemple, près de Derbent, un roi de Perse, du nom d'Enouschirwân, protégea l'islamisme contre les attaques des Khazares en construisant un mur gigantesque qui prolongeait l'arête infranchissable du Caucase jusqu'au bord même de la Caspienne. Certes les pierres ne lui ont pas manqué. Elles étaient coupées géométriquement ; la plus petite n'avait pas moins de cinquante pieds de haut ; elles étaient reliées l'une à l'autre par des crampons de fer, et soudées avec du plomb sur un espace de sept farsakhs [1]. Cette muraille atteignait la cime des montagnes et s'avançait jusque dans la mer. Dans ce but, si nous en croyons Aboul-Abbas de Thous (Mesched), le roi persan fit enfler des outres sur lesquelles il posa les assises ; elles enfoncèrent à mesure que la bâtisse s'élevait, et, lorsqu'elles touchèrent le fond, le mur construit en cet endroit égala, par ses dimensions et son niveau, celui du continent. On le voit : rien n'est nouveau sous le soleil, l'antiquité la plus reculée connaissait les moyens de construction dont s'enorgueillissent les ingénieurs modernes. Enouschirwân fit pratiquer ensuite dans la muraille des portes de fer dont il confia la garde à cent hommes, tandis qu'il en avait fallu cent mille jusqu'à cette époque. Son œuvre terminée, il fit placer son trône sur la digue élevée au-dessus de la mer, et se prosterna en rendant grâces à Dieu, qui lui avait permis de terminer

1. « Le farsakh ou ferseng (feraseng, pierre debout) se divise en trois milles. Chaque mille est de 4000 condées ou pas Hachimy, ce qui donne pour chaque ferseng douze mille coudées ou pas Hachimy, soit 12 750 mètres. » (Schefer.)

son entreprise; puis il s'étendit sur son trône en disant : « Je puis maintenant me reposer [1]. »

Nous arrivons vers cinq heures du soir au bord de cette mer Caspienne, beaucoup moins préoccupés des vieilles légendes ou des merveilles du feu souterrain que de savoir s'il nous sera permis de pénétrer en Asie centrale. Notre première visite est pour l'agence consulaire de France; puis nous allons à l'hôtel du général-gouverneur, où nous est réservé le meilleur accueil.

1. Extrait du *Modjem-el-Bouldan*, traduction de Barbier de Meynard, Imprimerie nationale, 1861.

CHAPITRE II

DE BAKOU A GHÉOK-TÉPÉ

2-4 septembre.

Panorama de Bakou. — Traversée de la mer Caspienne. — Ouzoun-Ada. — Les origines du chemin de fer transcaspien. — Mikhaïlovsk. — Les dunes de sable. — La steppe. — Kizil-Arvat et l'oasis d'Akhal-Tekké. — Les forteresses turcomanes. — Ghéok-Tépé : souvenirs du siège.

Bakou, 2 septembre.

L'*otkrytyi-list* qui nous autorise à pénétrer dans les provinces transcaspiennes vient d'arriver de Saint-Pétersbourg ; le personnel allemand de l'hôtel où nous sommes descendus s'en montre légèrement surpris ; nous complétions, paraît-il, la troisième douzaine de touristes qui se sont, depuis quelques semaines, inutilement morfondus ici dans l'attente du même passeport ; il a fallu, je le répète, la haute bienveillance et l'appui sympathique de l'administrateur général du Caucase pour obtenir — et par le télégraphe — cette faveur, qui ne s'accorde pas à tous les étrangers ; des amis de la Russie n'en seront pas indignes, j'en donne l'assurance au gouverneur de Bakou en recevant de ses mains le pli officiel.

Il est midi, et le départ du bateau est annoncé pour une heure. Sur les quais, sur le pont du *Grand-Duc-Cons-*

tantin, se pressent déjà les gens du pays, Persans et Arméniens, affublés de longues robes sales ; leurs barbes teintes en rouge brique, les énormes bonnets noirs en laine de brebis, sous lesquels ils disparaissent comme des épingles coiffées d'un bonbon, présentent un spectacle assez nouveau et suffisamment réjouissant.

Aurons-nous le temps de boucler une valise, de prendre un déjeuner sommaire et d'arriver à l'embarcadère de la Compagnie *Caucase et Mercure?* Grave question, car il n'existe encore que deux services par semaine, d'une rive à l'autre de la mer Caspienne [1], de même qu'il circule un seul train de voyageur par jour, dans chaque sens, sur le chemin de fer transcaucasien. Dans un bref délai sans doute, cet état de choses changera ; le centre de gravité de l'empire russe se déplacera vers l'Orient. Mais nous traversons une période d'attente ; un retard de trois jours ne se répare pas, et il faut se hâter. Heureusement les Compagnies russes sont aussi prévenantes que le gouvernement ; la cloche ne sonne qu'après l'embarquement du dernier *passager :* c'est ce qui s'appelle en français partir à l'heure, en russe partir *séïtchass*, en italien *subito*.

Dix minutes plus tard, vous êtes au large et vous jouissez du panorama de Bakou.

Figurez-vous une vaste baie ceinturée de collines jaunâtres, rocailleuses, dépourvues de toute végétation. A votre gauche, vers l'ouest, les maisons grises de Bakou s'étagent en amphithéâtre sur une étendue de 1500 mètres ; plusieurs villes mortes dominent la cité actuelle : ce sont les cimetières persans ; en face de vous, un vaste incendie paraît allumé sur une longueur d'un kilomètre : c'est la *Ville noire* (Tchornigorod), où les usines de pétrole lâchent

1. Je parle de la Compagnie *Caucase et Mercure*, qui possède les meilleurs bateaux. Il y a d'autres Compagnies maritimes, faisant principalement le transport des marchandises et des indigènes.

Vue de Bakou.

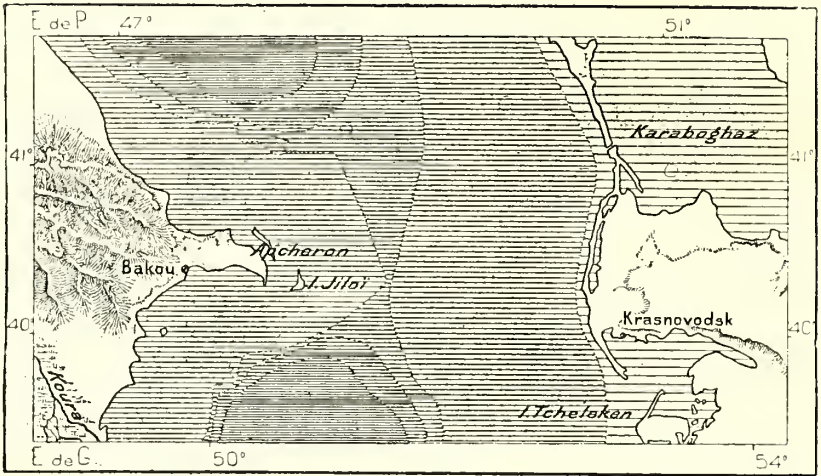
vers le ciel bleu des torrents de fumée nauséabonde ; enfin à votre droite se développent les côtes plates, incultes, désolées, de cette presqu'île d'Apchéron, où le feu souterrain fait jaillir en assez grand nombre des volcans de gaz inflammables et de boue. Bakou, Baïlov, villa Pétrolia, séjours enchanteurs peut-être pour les industriels, mais non pour les amis de la belle nature ! On y arrive en se tenant le nez à deux mains ; on en part non sans éprouver parfois une certaine horreur. Toutes ces côtes que vous voyez s'élèvent et s'abaissent alternativement sous l'action de forces souterraines qu'on ne peut guère expliquer ; cette île de Nargin que vous côtoyez s'est détachée du continent et menace de s'abîmer dans les flots. La mer Caspienne tout entière participe à ces mouvements d'oscillation verticale qui ont bouleversé le continent asiatique, anéanti des civilisations très avancées, supprimé d'énormes étendues de mer, et provoqué la formation de déserts inabordables, de steppes éternellement stériles. Nous allons visiter une de ces steppes, et la ligne que suit notre paquebot, dans la traversée de Bakou à Krasnovodsk, était, à une époque relativement récente, suivie par les piétons ; après avoir servi de route aux migrations d'Asie en Europe, elle s'est enfoncée sous l'eau, formant aujourd'hui un haut-fond entre les deux grandes cuvettes qui occupent, au nord et au midi, le bassin de la Caspienne [1]. Le niveau même de cette mer a baissé sensiblement depuis un petit nombre de siècles : il est actuellement inférieur d'une trentaine de mètres à celui de la mer Noire [2].

1. Ces dépressions ont près de 1000 mètres de profondeur maxima.

2. Cette dénivellation rend inexécutable un projet de canal maritime à niveau destiné à relier les deux grands lacs russes. Presque toutes les villes du littoral caspien seraient détruites, en particulier Bakou et son bassin pétrolier ; Astrakan et le delta du Volga disparaîtraient sous l'eau. Mais un canal à écluses ne semble pas impossible.

Tout le long de la route, orientée sensiblement de l'ouest à l'est, vous rencontrez quelques témoins de la dernière révolution géologique qu'a subie cette région : des îles plates, véritables sommets de montagnes sous-marines, où les gaz de pétrole se font jour à travers les fissures des rochers. La zone pétrolifère de Bakou et de la Caucasie, car le pétrole jaillit en beaucoup de points du Caucase, plonge sous la mer Caspienne; nous allons la retrouver dans l'île de Tcheleken, située sur le rivage oriental de cette mer, non loin de l'embarcadère du Transcaspien. Dans cette île, un trou de sonde a fourni en abondance du naphte de bonne qualité, et M. Louis Nobel, le grand industriel, dont nous visiterons plus tard les magnifiques raffineries, se croit autorisé à dire que Tcheleken est aussi riche en huiles que Bakou. Il pense aussi que la zone naphtifère s'étend bien au delà de la Caspienne, sous les steppes de la Turkménie — nous verrons en effet plusieurs puits en exploitation pour les besoins du nouveau chemin de fer, — et qu'elle va se perdre dans le massif rocheux de l'Himalaya. Dans tous les cas, il est certain que l'huile minérale existe en pleine mer Caspienne, dans la chaîne de montagnes sous-marines qui divise cette mer en deux bassins, et dont quelques sommets émergeants forment des écueils appelés *pierres de naphte* par les indigènes. Il sort constamment de ces îlots des gaz et du pétrole qui surnage à la surface de l'eau. Rien ne serait plus facile que de l'enflammer, comme on le fait quelquefois sur la côte de Bakou, pour l'agrément des touristes de distinction [1].

1. « Un soir, après dîner, par une belle nuit, nous nous mîmes en route. Cette fois-ci, nous ne montons pas en victoria avec nos bons cochers tartares et leurs petits chevaux enragés. Non. C'est une chaloupe pontée, à vapeur, qui nous emmène, construite en fer, bien aménagée, mue par une hélice... La mer est calme, la nuit noire... Après avoir doublé le cap, nous nous rapprochons de la côte. Le capitaine ralentit la marche et paraît étudier avec soin ce côté de la mer, puis il stoppe, et à un



d apres A. Grimma.

C. Perron

De 0 a 25 M. de 25 a 250. de 250 a 500. de 500 a 750. de 750 au dela

Seuil de la Caspienne.

Mais le paquebot ne s'arrête pas et continue tranquillement de filer ses huit à dix nœuds à l'heure. Les services maritimes de la mer Caspienne n'atteignent pas encore — et cela se conçoit — le degré de perfection des Compagnies de la mer Noire. Ils n'offrent pas non plus le même confort : Arméniens, Caucasiens, Persans, Juifs boukhares, hommes, femmes et enfants, tous misérables passagers de troisième et de quatrième classe, sont couchés pêle-mêle sur le pont, y préparent leur lit pour la nuit et s'enroulent dans les couvertures aux éclatantes couleurs végétales qui s'achètent fort cher à Paris. La dunette seule est à l'abri de l'invasion de ces sauvages, mais quand vous en descendez vers six heures, à la nuit tombante, pour prendre place à table, ayez bien soin de regarder où mettre le pied et de ne vous effondrer sur aucun monceau de tapis; ces tapis dissimulent de longs poignards ou *kindjals* qui sont quelquefois trop prompts à sortir de leur gaine [1].

La salle à manger, le dîner sont suffisants, mais sans excès. Un désagrément très fâcheux pour les Français habitués à entendre parler leur langue dans la Russie d'Europe, c'est de se voir contraint ici de recourir au volapük, non que le volapük soit particulièrement désagréable ou diffi-

signal donné par lui deux matelots jettent à la mer des paquets d'étoupes enflammées.

« Au même instant, et comme par enchantement, nous nous trouvâmes tous environnés de flammes. Autour de nous, à plusieurs centaines de mètres, toute la surface de la mer flambait. Je croyais naviguer sur un immense bol de punch. Mais ces flammes, d'un jaune bleuâtre, ne dégageaient que très peu de chaleur. Cela dura ainsi plusieurs minutes; puis la nappe de feu se déchira pour se former en îlots flamboyants, séparés entre eux par de grands espaces tout noirs... Le feu continuait à courir sur la mer et longtemps encore après avoir doublé le cap nous apercevions les flammes. » (Kœchlin-Schwartz, *Un Touriste au Caucase.*)

1. Le port des armes est permis dans la Transcaucasie; les Russes n'ont pas encore aboli cette vieille coutume.

eile; son seul tort consiste à ne pas être universellement répandu. Je me souviens que le commandant russe qui nous fit faire la traversée Odessa-Batoum parlait le français, l'anglais, l'allemand avec une telle pureté que les Allemands, les Anglais, les Français du bord le revendiquaient à qui mieux mieux comme compatriote, au moins d'origine; le capitaine du *Grand-Duc-Constantin*, les officiers, les passagers ne sont point d'aussi distingués polyglottes, et leur conversation nous échappe complètement, si animée soit-elle. Il est question de Batoum, de Sébastopol, de la Bulgarie et de l'Angleterre, c'est tout ce que nous devinons. Moralité : avant d'entreprendre un voyage en Russie, apprenez les rudiments du russe.

Heureusement la traversée dure peu, vingt heures au plus. Le parcours ne dépasse guère 350 kilomètres, mais vous avez quelque chance d'être fortement secoué sur ce grand lac où la lame courte et irrégulière donne lieu simultanément au tangage et au roulis. Les marins russes déclarent unanimement que la mer Noire est plus dure que la Méditerranée, la Caspienne plus dure et plus dangereuse que la mer Noire. La veille de mon embarquement, une effroyable tempête du nord-est sévissait dans les parages de Bakou; les rafales de vent — un vent froid qui venait en droite ligne de Sibérie — soulevaient des nuages de sable sur les derniers contreforts du Caucase, et ces nuages masquaient l'horizon, obscurcissaient l'éclat du soleil, au point que, n'eût été le refroidissement subit de la température presque sénégalienne des jours précédents, on eût pu se croire aux confins du Sahara, par un violent siroco. Mais ces gros temps durent peu sur la Caspienne, à cette époque de l'année, et d'autre part c'est un fait généralement constaté que plus le bassin d'une mer offre une superficie limitée, moins longtemps subsiste l'agitation des vagues, en d'autres termes, suivant l'expression marine, plus vite la mer *tombe*. Le lendemain de la bourrasque, il

ne restait plus qu'un clapotis assez modeste et des lames sourdes qui marchaient du nord au sud, suivant la direction imprimée par le vent de la veille. Pourtant, à vrai dire, il n'en fallut pas davantage pour troubler bien des consciences à bord du *Grand-Duc-Constantin*. On n'y pense plus le lendemain, mais les accidents de ce genre sont si désagréables sur le moment que les Russes se préoccupent déjà d'épargner aux cœurs faibles la traversée d'une mer orageuse en contournant par un chemin de fer ses rivages méridionaux.

3 septembre.

Dès l'aube, on signale en avant du navire la pointe de Krasnovodsk [1].

Krasnovodsk ! Une certaine émotion s'empare de l'étranger, venu de loin, quand il se sent tout près des rivages d'Asie. Car c'est bien là, sans aucun doute possible, l'Asie mystérieuse, le « père des continents », le foyer des invasions qui ont ravagé l'Europe. L'Arménie, le Caucase, ne produisent pas la même impression indéfinissable ; il se peut que ces dernières régions appartiennent géographiquement au continent asiatique, mais elles sont plus voisines de nous, leur histoire est mieux connue, ce que nous savons de leur passé ne se perd pas dans les âges antédiluviens, et, tout au plus, elles ont servi de routes aux migrations venues de l'Asie centrale.

La côte apparaît de loin comme une ligne plate et d'un jaune clair qui sépare nettement le bleu foncé de la mer et l'azur du ciel. En arrière, dans le lointain, l'horizon est fermé par un amphithéâtre de petites montagnes complètement dénudées, le Kouba-Dagh, le Kourany-Dagh, l'Irtyg-

1. Ce mot russe est la traduction littérale du nom indigène *Kizil-Sou* (eau rouge).

CARTE CROQUIS
de la
TRANSCASPIENNE
et pays limitrophes
Echelle de 1/20.000.000
TURKESTAN RUSSE
Désert de Kizil-Koum
Mer d'Aral
Mer Caspienne
Désert Turkoman
Désert
Plateau d'Oust-Ourt
Volga
Gouriev
Astrakhan
Alexandrovsk
Pétrovsk
Kara Boghaz
Krasnovodsk
Gd Balkhans
Mikhailowski (25 v)
Kazandjik (Karakoum)
Kizil-Arvat (242 v)
Ghéoh-Tépé (405 v)
Askhabad
Lutfabad
Astrabad
Montagnes du Demavend (5620 m)
Téhéran
Rostov
Vladicavcase
Batoum
Tiflis
Derbent
Bakou
Ouzoun-Ada (0 v)
Rescht
Atrek R.
Frontière
CAUCASE
PERSE
KHORASSAN
Kounia-Ourdjent
Noukous
Lac Sari-Kamich
Khiva
Amou Daria
Pétro-Alexandrovsk
Frontière de la Boukhara
Boukhara
Zarafchane R.
Samarcande (1360)
Ruissel d'Asie
Karchi
Tchardjoui
Bourdalik
Kilif
Frontière du Boukhara
Merv (769)
Tedchen
Sérakhs
Douchak (606 v)
Pendéh
Mourgab R.
Mesched (300 v)
Hérat (950 v)
Herroud R.
Sabzawar
Ghirisk
Kandahar (800 v)
Mts Tobar
Passes de Bolan (1600 v)
Frontière du Béloutchistan
Kélat
Chikarpour
Monts Brahoni
BELOUTCHISTAN
Frontière de Perse
AFGHANISTAN
Monts Kouhi-Baba
Kaboul
Péchavet
Indus F.
Lahore
Moultan
Rahawalpour
Delhi
Agra
Djaipour
Adjmir
INDE ANGLAISE
Frontière de l'Inde anglaise
Srinagar
KACHMIR
Frontière de l'Inde anglaise
MONTS HINDOU-KOUTCH (7500 m)
BADAKSCHAN
Plateau du Pamir
Syr Daria
Tâschkent (1700 v environ)
Monts Thian-Chan (7500 m)
TURKESTAN ORIENTAL
FERGHANA
ZARAFCHAN
BOUKHARA
EMPIRE CHINOIS
Koulidja (2600 v)
TIBET

Dagh, qui forment une arête continue, orientée N.-O.-S.-E., entre la mer et une autre chaîne moins aride, mais encore invisible, les Grands-Balkans. Le bateau approche, et l'on distingue de toutes parts, aussi loin que la vue peut s'étendre, des dunes de sable. Pas autre chose que du sable, pas même des rochers! Voilà quel fut, il y a huit ans aujourd'hui, le pied-à-terre des généraux russes, quand ils entreprirent une œuvre jugée irréalisable et cependant conduite à bonne fin par l'illustre Skobeleff, la conquête du désert turcoman.

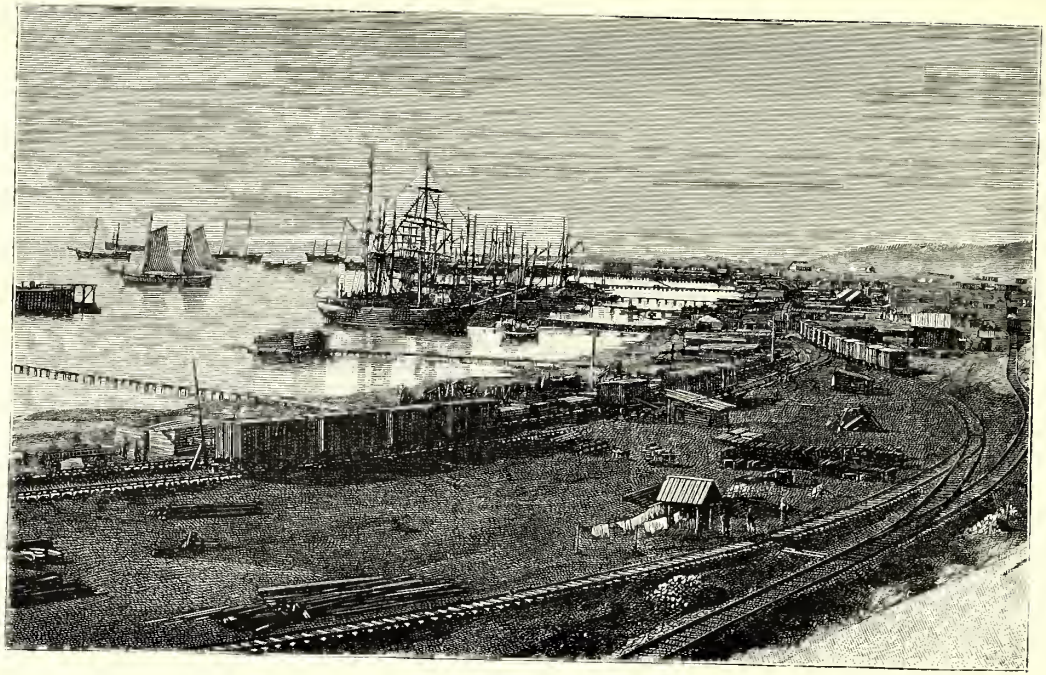
Mais, ô surprise! le paquebot, qui a ralenti sa marche à cause de la diminution des profondeurs, ne met pas le cap sur Krasnovodsk, qu'il laisse à gauche, au fond d'une baie ceinturée du côté du nord par des montagnes assez élevées. A Tiflis, à Bakou même, on s'imagine que l'escale de Krasnovodsk existe encore, qu'il faut y transborder voyageurs et marchandises sur des bateaux de moindre tirant d'eau pour atteindre l'escale suivante, Mikhaïlovsk, tête de ligne du fameux chemin de fer transcaspien. Erreur complète : Krasnovodsk, bien qu'ancienne capitale de la province transcaspienne, aujourd'hui encore chef-lieu de district, relié à Bakou par un câble sous-marin, peuplé de 300 habitants et résidence d'un colonel, qui remplit les fonctions de commandant supérieur et d'administrateur des affaires indigènes; Mikhaïlovsk, station importante de la voie ferrée, sont abandonnés depuis quelques jours pour un nouveau port, mieux situé au point de vue économique et satisfaisant aux exigences de la navigation maritime: ce nouveau port s'appelle *Ouzoun-Ada;* sa création a demandé trois mois; elle fait gagner vingt-quatre heures sur la durée totale de la traversée de la mer Caspienne, qui exigeait tout récemment près de deux jours. Ceci mérite explication; je demande la permission d'entrer dans quelques détails géographiques.

Pendant que le *Grand-Duc-Constantin* continue len-

tement sa marche après avoir embarqué les passagers de Krasnovodsk, venus à sa rencontre sur un petit vapeur, remarquez qu'il s'engage avec précaution dans un dédale d'îlots sablonneux, séparés de la terre ferme par un canal assez étroit ; le capitaine est monté sur la passerelle et la chaloupe à vapeur d'un pilote lui montre la route. Trois heures plus tard, après un coude du chenal, vous apercevez tout à coup une rade, un port bien garni de navires, une petite ville où tout s'agite, une station de chemin de fer, des machines à vapeur qui manœuvrent en sifflant ni plus ni moins que celles de la gare de Lyon : c'est Ouzoun-Ada. Le chenal maritime que vous venez de suivre pour y arriver se prolonge beaucoup plus loin, trente ou quarante verstes, en devenant de plus en plus étroit et sinueux et aussi de moins en moins profond, pour se terminer à Mikhaïlovsk. En ce dernier point, le tirant d'eau ne dépasse pas sept à huit pieds ; à Ouzoun-Ada, il varie de dix à douze pieds, et suffit aux plus gros navires de la mer Caspienne [1]. Il faut aujourd'hui vingt heures pour la traversée de Bakou à Ouzoun-Ada ; il en fallait dix-huit pour celle de Bakou à Krasnovodsk, et plus de vingt-quatre pour le transbordement dans ce dernier port et la traversée de Mikhaïlovsk, sans parler de la perte de temps due aux échouages.

Midi. Nous mouillons à un bel appontement que desservent plusieurs voies ferrées, et auquel est accosté déjà un

1. C'est dans la saison d'été que se réalisent toujours les plus grandes profondeurs. C'est aussi l'époque du plus grand mouvement commercial : le port d'Astrakan n'est pas gelé. L'abaissement sensible du niveau de la mer, qui se produit en hiver sur cette côte, tient à la diminution des apports fluviaux, et surtout aux vents. En été, les vents dominants viennent du sud-est, en hiver du nord-ouest. Le refoulement qu'ils occasionnent est tellement considérable sur certains points, qu'on a jugé prudent de construire les maisons en bois d'Ouzoun-Ada sur des piquets d'un mètre de hauteur.



Port d'Ouzoun-Ada.

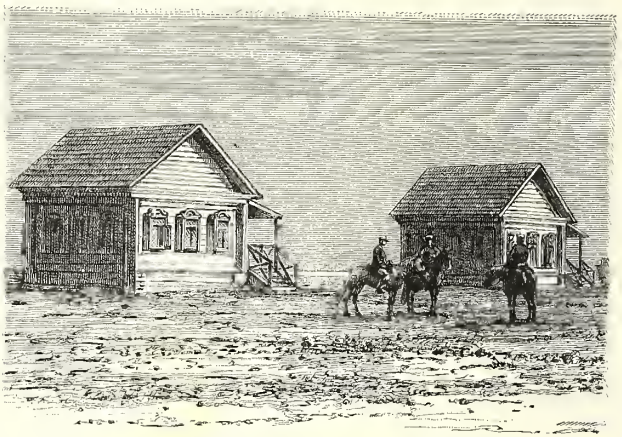
gros steamer chargé de troupes. Les uniformes verts et les casquettes blanches grouillent sur le pont et sur la plate-forme des quais. Un coup de clairon : tout le monde à bord! Les dernières accolades s'échangent et le navire lâche ses amarres. Ces braves gens reviennent de la frontière afghane ; ils étaient avec Komaroff à Koutska. Après deux ans de campagne, ils méritent bien de revoir la sainte Russie, et poussent de formidables hurrahs quand le bateau s'éloigne des sables asiatiques pour les porter aux verts rivages d'Astrakan.

Cependant plusieurs officiers qui dirigent le service du débarcadère se présentent au capitaine du *Grand-Duc-Constantin*. Le télégraphe les a prévenus de l'arrivée de deux touristes et ils viennent nous recevoir. Le chef de gare — un lieutenant qui parle le français — a bien voulu se déranger de sa personne ; il lit avec intérêt l'otkrytyi-list signé par le prince Dondoukoff-Korsakoff, dont les pouvoirs s'étendent à la Transcaspienne tout entière, et se met à notre disposition en fort bons termes. On monte en wagon ; il y a 2 kilomètres du débarcadère où nous avons touché à la station du chemin de fer.

Là, par exemple, il faut subir un petit arrêt de trois heures qui permet de prendre son billet pour Askhabad et de faire ample connaissance avec la ville nouvelle. Pourquoi cet arrêt, direz-vous? On accuse, à tort du reste, les compagnies russes de ne pas suivre l'adage anglais : *Time is money*, mais ici le reproche serait tout à fait immérité : le chemin de fer attend le bateau, et le départ du train est calculé en vue de tenir compte des retards possibles de la traversée. N'est-ce pas le plus sage moyen d'assurer la correspondance? Séjourner quelques heures à la gare si le bateau est exact, ne vaut-il pas mieux que de languir pendant trois jours, s'il a eu mauvaise mer?

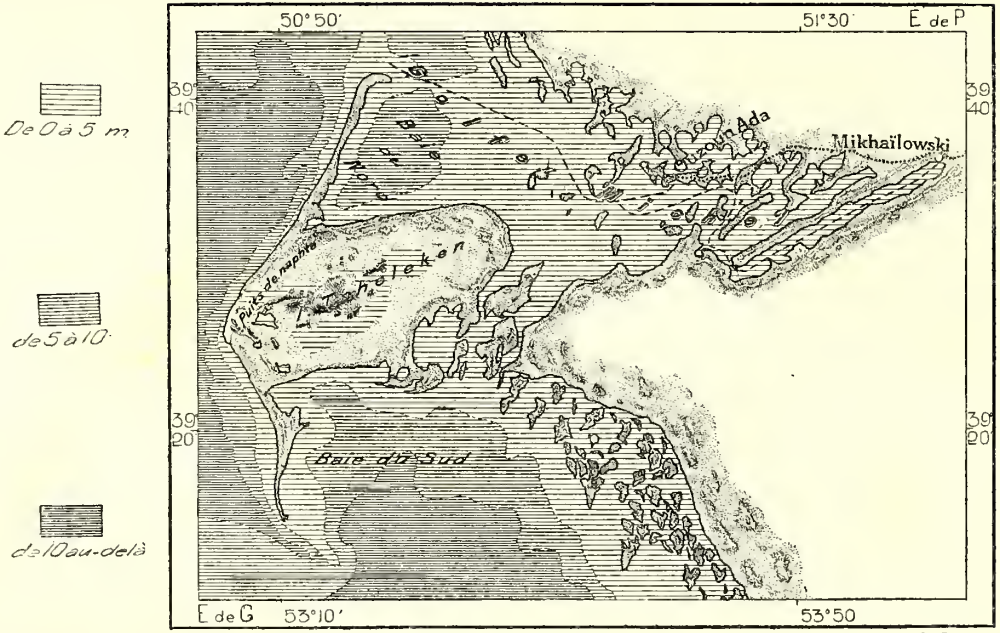
Et puis tout paraît si nouveau dans cette station improvisée qu'une demi-journée s'y écoule sans qu'on s'en doute.

Le double mot Ouzoun-Ada signifie littéralement *Longue-Ile*. C'est en effet dans un de ces nombreux îlots qui tapissent la côte d'Asie, au sud de la baie de Krasnovodsk, que nous sommes débarqués. Si elle est longue, comparativement à ses voisines, elle n'était pas moins déserte au mois de juin dernier. Du sable jaune partout, et encore du sable et



Maisons des employés du chemin de fer.

toujours du sable à perte de vue. Une petite baie, dont la cuvette, fermée en apparence, semble remplie d'indigo, le ciel bleu des tropiques et un soleil éblouissant qui dore les dunes ondulées, voilà le tableau. Au bord du rivage, de spacieux appontements où sont mouillés une douzaine de navires, grands et petits; de grands baraquements en bois, qui servent d'abri à plusieurs centaines d'ouvriers, russes et indigènes; une vingtaine de maisons en bois aussi, mais non dépourvues d'élégance, où sont installés les employés du chemin de fer et des compagnies maritimes, un hôtel-restaurant pour les voyageurs, un assez grand bâtiment servant de gare, et un autre servant de salle d'attente, d'autres



Carte de la baie d'Ouzoun-Ada.

enfin affectés au service des postes et télégraphes, le tout en charpente, apporté de Russie par pièces numérotées et monté sur place avec la plus stricte économie [1], voilà ce que la volonté d'un homme énergique a fait en quelques semaines dans un désert sans eau. Ce qui étonne, ce qui stupéfie, c'est bien moins le travail en lui-même, malgré sa qualité incontestable, que la prodigieuse rapidité avec laquelle il a été accompli. Toutes ces installations sont sorties de terre comme par un coup de baguette. Quelles réflexions amères viennent à l'esprit, quand on compare ce résultat, pour ainsi dire instantané, au piétinement sur place qu'occasionne souvent la manie outrée des formalités administratives! Le mieux est l'ennemi du bien, et à discuter toujours on n'avance pas la besogne. Un homme, ici, dans l'autocratique Russie, investi de la confiance du souverain, a prononcé le *sic volo*, *sic jubeo*, il a fixé une date à l'achèvement des travaux, et les travaux ont été faits, le port existe, le chemin de fer marche, la circulation est établie entre l'Asie et l'Europe. Cet homme qui vient d'assurer l'accomplissement d'une œuvre comparable, comme hardiesse de conception, au percement du canal de Suez, c'est le général Annenkoff. Je connais d'autres pays où de savantes commissions en seraient encore à l'examen des avant-projets et ne manqueraient pas d'ordonner des études complémentaires. Si la fin ne justifie pas les moyens, du moins on doit reconnaître qu'un système se juge à son résultat.

Pendant que le train chauffe, et après une course rapide à travers les constructions qui se terminent ou se commencent de tous les côtés, — toutes en bois, je le répète, ayant par conséquent un caractère provisoire, — nous ne pouvons mieux faire que de réfléchir aux origines et au but de ce fameux chemin de fer transcaspien, auquel personne ne

1. Une maison ordinaire vaut 600 roubles (1500 francs environ) à Astrakan; le transport peut coûter 120 roubles, et la pose 30 roubles.

voulait croire et dont l'achèvement a causé une émotion profonde dans toutes les grandes capitales; car il serait puéril de dissimuler qu'il modifie du tout au tout les positions respectives de la Russie et de l'Angleterre dans l'Asie centrale.

Personne, ai-je dit, ne voulait croire au Transcaspien; les Russes eux-mêmes que j'eus l'honneur de voir avant de quitter le Caucase, et ce n'étaient pas les premiers venus, n'en parlaient qu'avec une extrême circonspection. A mon retour à Tiflis, je fus longuement interrogé, et il me fallut, je l'avoue, dépenser une certaine somme d'éloquence pour démontrer que ce chemin de fer, jugé impossible, n'était pas fait en carton peint. Dirai-je enfin qu'à Merv, où nous arriverons bientôt, j'eus l'honneur d'être présenté à un aide de camp de l'Empereur, le général-major Gontcharoff, que Sa Majesté chargeait d'examiner *de visu* l'exactitude des résultats annoncés?

Si les Russes ont douté jusqu'au dernier moment du tour de force exécuté en Asie centrale, que pouvaient donc penser les puissances étrangères, et comprend-on que la nouvelle de l'inauguration de la station de Merv, dans l'oasis turcomane réputée inaccessible, ait éclaté en Europe comme un coup de foudre?

La construction d'un chemin de fer à travers une région immense et désolée, en partie couverte de sables mobiles, ne peut être décidée qu'en vertu de nécessités militaires de défense, de conservation, comme il en existe aux confins reculés des grands empires. Cela est vrai surtout en Russie, où l'achèvement du réseau des voies ferrées reste en souffrance au cœur même du pays, par suite de l'immensité même du territoire et faute de capitaux.

Le désert turcoman, limité au midi par le plateau de l'Iran, au nord par l'Amou-Daria, s'appuyant à l'ouest sur la mer Caspienne, confine à l'est aux frontières (récemment délimitées) de l'Afghanistan et se trouve situé sur la route

directe de Saint-Pétersbourg à Calcutta. Il y a dix mois, il séparait le colosse russe de l'ancien empire du Grand Mogol; à l'heure actuelle, il les unit. L'obstacle de 1000 kilomètres de largeur que la nature avait placé entre l'Hindoustan et l'Europe, et qui pouvait sembler insurmontable, vient d'être franchi.

La vapeur seule permettait de le vaincre.

Les hommes d'État russes se sont-ils inspirés d'une idée de conquête au préjudice de l'Angleterre, en ordonnant la construction du Transcaspien? C'est là, assurément, une question sur laquelle le grand public aimerait bien à être édifié; mais il ne nous appartient pas d'y répondre. Nous ferons remarquer seulement que, suivant toutes les apparences, la Russie n'a, en aucune façon, prémédité une attaque contre sa rivale séculaire.

Les premiers travaux du chemin de fer qui inquiète si fort le gouvernement britannique remontent à l'année 1880. A cette époque, l'armée russe venait de subir un échec sous les murs de Ghéok-Tépé, une citadelle presque imprenable que le conducteur du train va nous annoncer demain en ajoutant : « Dix minutes d'arrêt! Buffet! » Le général Lomakine, puis son successeur le général Lazareff, avaient tenté de réduire les sauvages Turcomans de l'oasis d'Akhal-Tekké, race de pillards endurcis qui s'étaient rendus, de mémoire d'homme, coupables d'exactions sans nombre sur les pacifiques Persans, professaient la maxime qu'aucun *chiite* persan ou *giaour* européen ne devait entrer sur leurs terres « autrement qu'au bout d'une eorde », et poussaient l'audace jusqu'à faire acte de piraterie sur la mer Caspienne. Or cette mer est un lac russe; la police des côtes persanes appartient à la Russie; en vertu des traités, aucune Compagnie persane ne peut y armer des bateaux de commerce, et, bien que l'eau y soit salée, le pavillon anglais n'a pas flotté encore sur ce réservoir intérieur. C'était donc pour le Czar un droit, et même un devoir, de couper

court aux brigandages turcomans; dans ce seul but — et après l'insuccès de pourparlers pacifiques que la Russie ne manque jamais d'essayer avec les tribus asiatiques, par application du principe : *Divide et impera* — furent organisées les expéditions conduites successivement par le général Lomakine (1878) et le général Lazareff (1879). Or il arriva que, faute d'eau, faute de moyens de transport et de ravitaillement, cette expédition échoua et dut opérer une retraite désastreuse. Ghéok-Tépé, qui était l'objectif, ne se trouve cependant situé qu'à 380 verstes du rivage oriental de la mer Caspienne [1].

1. Les hostilités commencèrent dès l'année 1877. Nour-Verdy-Khan, chef des Tekkés de l'Akhal, que le général Annenkoff proclame « l'un des plus heureux guerriers du XIXe siècle », triompha par la supériorité du nombre. « Lomakine dut évacuer Kizil-Arvat en désordre, abandonnant ses canons, et se retira à Krasnovodsk, où il fut assiégé pendant sept semaines.

« Les Russes devaient essayer de prendre une prompte revanche de cet échec. En 1878, Lomakine partait de Tchikislar avec des forces plus nombreuses, et arrivait sans obstacle à Khadcham-kala, ville située à quelques lieues au sud de Kizil-Arvat. Il y rencontra Nour-Verdy,qui le battit une seconde fois. Les Russes éprouvèrent des pertes considérables dans ce combat et dans celui qui eut lieu peu après à Danghil-Tépé. Lomakine fut contraint de se replier sur Tchikislar.

« L'insuccès du général Lomakine était d'autant plus grave qu'il coïncidait avec la rupture du traité de Gandamak et la reprise des hostilités entre les Anglais et les Afghans. L'Angleterre manifestait l'intention de ne plus s'en tenir à la « frontière scientifique » et de s'établir définitivement dans l'Afghanistan. Il fallait donc sans délai frapper un grand coup, en finir avec les Turkmènes, « noyer leur résistance dans le sang ».

L'expédition de 1879 partit encore de Tchikislar, le 18 juin. Lorsqu'elle arriva devant Tehak-i-Atrat, à mi-chemin de Kizil-Arvat, Lazareff tomba malade et mourut. Lomakine reprit le commandement en chef, et, exécutant le plan convenu, il s'avança vers Kizil-Arvat, et de là vers Bahmi, jusqu'à 10 kilomètres environ de Danghil-Tépé, redoute occupée par les Turkmènes. La bataille eut lieu en cet endroit. Elle dura toute la journée. Des deux côtés, les pertes furent considérables. Sur

Cet insuccès, qui compromettait l'empire du Czar dans l'Asie centrale, devait être vengé, et il le fut de la belle manière. Chargé de l'opération, et puissamment secondé par un lieutenant [1] dont la haute science et le froid courage tempéraient la bouillante ardeur du général en chef,

3024 hommes, les Russes avaient à compter 177 tués et 288 blessés. Le nombre des Turkmènes mis hors de combat ne pouvait s'évaluer; mais il était tel que les Akhal-Tekkés ne songèrent pas à rester sur leurs positions, quoiqu'ils eussent le dessus. Les soldats russes étaient épuisés; les cartouches et les munitions manquaient. La journée était si indubitablement un échec pour le général Lomakine, qu'il dut immédiatement se retirer sur ses postes de soutien et sa base d'opération. » (Charles Simond, *l'Afghanistan.*)

1. Le général Kouropatkine. Voici son appréciation sur la tactique des Turkmènes :

« Les Russes (en Asie centrale) avaient été habitués à ne rencontrer devant eux que des bandes indiseiplinées, des hordes, innombrables peut-être, mais absolument dénuées de cohésion, un ramassis confus d'hommes, de femmes, d'enfants, de chameaux, de bestiaux; ils n'avaient eu à se mesurer qu'avec des guerriers dont la bravoure individuelle était indéniable, mais qui, mal armés, combattaient chacun pour leur compte, et, mal commandés, donnaient un libre cours à leurs passions vagabondes et à leurs instincts pillards; ils n'avaient eu affaire qu'à des eavaliers, admirablement montés, mais ne cherchant qu'à ruiner des villages ou à surprendre des caravanes, et s'enfuyant dès qu'on faisait mine de les charger. Ils ne s'attendaient pas à rencontrer dans les Turkmènes-Tekkés des adversaires ayant une notion, innée peut-être, mais réelle, des véritables principes de l'art de la guerre. Ces adversaires, mieux armés que les autres peuplades, se sentant hors d'état de résister en rase campagne à des troupes régulières, avaient, en inquiétant sans cesse la marche du corps expéditionnaire, réussi à l'attirer peu à peu jusqu'à la position dont la défense avait été préparée à l'avance et organisée avec une rare intelligence, et là ils avaient porté un coup funeste à l'influence russe dans l'Asie centrale. » (*La Turkménie et les Turkmènes,* traduction de M. le capitaine Weil.)

Cet éloge de leurs qualités militaires paraîtra d'autant plus intéressant, qu'à l'avenir les Turkmènes combattront du côté des Russes.

le général Skobeleff transporta sa base à Krasnovodsk et Mikhaïlovsk; ce dernier point est plus rapproché de l'Akhal que Tchikislar. En même temps il fit venir un approvisionnement considérable de rails emmagasiné à Bender en prévision d'un échec du congrès de Berlin, et la construction d'une voie ferrée stratégique fut confiée par l'Empereur au lieutenant-général Annenkoff, ancien attaché militaire à l'ambassade de Russie à Paris, chef de la mobilisation des armées russes. Le général était secondé par MM. le prince Hilkoff, directeur, Dusoff, ingénieur en chef, le colonel d'état-major Tzarmine, etc. MM. Sougowitch, Lessar et Faraguella, ingénieurs civils, auxquels on adjoignit MM. Kronenberg et Aladouroff, officiers du 1er bataillon de chemins de fer, firent les études préliminaires de la ligne.

C'est donc de 1880 que date l'exécution de la première section du chemin de fer transcaspien, qui s'étend du port de Mikhaïlovsk au village de Kizil-Arvat, à l'entrée de l'oasis d'Akhal-Tekké, sur une longueur d'environ 225 kilomètres.

Je ne veux pas anticiper ici sur les détails du voyage que nous allons faire ensemble; mais pour donner une idée générale des difficultés vaincues à cette époque, avec une célérité remarquable, quoique inférieure à la vitesse réalisée après la pacification, je dirai qu'il n'y avait pour ainsi dire pas d'eau sur un parcours continu de 160 kilomètres; les puits ou les sources que l'on a creusés et aménagés ultérieurement ne donnaient qu'un débit insignifiant d'eau saumâtre; on dut avoir recours à une distillerie d'eau de mer pour l'alimentation des machines et le service des subsistances militaires. Ce service des subsistances fut, en outre, assuré dès le début des hostilités par l'établissement rapide d'une petite voie ferrée, système Decauville, posée à toute vitesse jusqu'à cent kilomètres en avant du chemin de fer à voie large.

Ce grand effort fut couronné de succès. Nous verrons bientôt les ruines de la citadelle qui semblait défier l'empire moscovite et les traces du coup terrible que le général Skobeleff frappa sur ses quarante mille défenseurs. La chute de Samarcande ne produisit pas en Orient une commotion plus grande que cette formidable exécution. Mais qui veut la fin veut les moyens.

Telle est l'origine du Transcaspien. Une nécessité purement stratégique a provoqué sa construction, et, à ce moment, l'idée ne vint certainement pas qu'il pourrait être plus tard le trait d'union de l'Europe et des Indes.

Du reste un Français, témoin oculaire des premiers travaux dont il parle en termes enthousiastes [1], a recueilli de la bouche d'un officier russe des explications qui me paraissent bien concluantes :

« Si le gouvernement de mon pays n'avait eu d'autre but que de relier la Russie aux Indes, il s'y serait pris d'une tout autre façon. D'abord il serait parti d'Orenbourg et non point d'un mauvais petit port comme Mikhaïlovsk ; ensuite, bien loin de presser les travaux, comme il le fait en cet instant, il aurait donné à ses ingénieurs le temps nécessaire pour conduire à bien une semblable entreprise. Au lieu de cela, on marche à travers tout : sables ou marécages sont indifférents, et l'on voit en quelques semaines les traverses et les rails qui viennent s'y placer. Ce n'est pas là, avouez-le, la façon d'agir des entrepreneurs d'un chemin de fer d'intérêt commercial. Certainement, la ligne actuelle peut être considérée comme un

1. « L'esprit humain reste ébloui en contemplant cet immense labeur; il ne craint plus les difficultés en voyant ces braves soldats travaillant avec ardeur à côté de leurs fusils. Il reste pénétré de cette force de volonté qui, ne tenant aucun compte des difficultés, les surmonte à mesure qu'elles se présentent.

« Ne soyez pas étonné si je vous parle en un pareil style; ne le trouvez ni trop pompeux, ni trop élogieux... » (Correspondance du journal *la République française*, 1881.)

simple tronçon duquel, par la suite, pourront bifurquer nombre d'autres lignes et celle d'Orenbourg, par exemple;

Le général Annenkoff.

mais, en tout cas, ce ne sont là que des projets en l'air, tandis que la ligne actuelle est bel et bien une voie mili-

taire d'un intérêt, pour nous, de tout premier ordre et qui dès aujourd'hui nous rend des services signalés. »

Autre preuve décisive du but initial de ce chemin de fer : sait-on en France que le général Skobeleff, appuyé par d'autres grands personnages, fut dans le principe son adversaire résolu? « Il connaissait en effet la contrée pour l'avoir parcourue dans tous les sens et pendant plusieurs années, et il ne pouvait pas croire qu'une ligne de fer pût être établie au milieu des sables mouvants qui recouvrent une grande partie de ces immenses déserts... L'Empereur, le grand-duc Nicolas et le grand-duc Michel soutinrent, avec plusieurs hommes des plus compétents en la matière, la possibilité de cette construction [1]. »

Troisième preuve — irréfragable, j'espère — des intentions premières de la Russie : les travaux du chemin de fer transcaspien, nécessités par la guerre turcomane, cessèrent avec cette guerre. Maîtres de l'oasis d'Akhal-Tekké, les Russes ne songeaient pas le moins du monde à étendre plus loin leur empire, quand, peu après la chute de Ghéok-Tépé, l'oasis de l'Atek fit spontanément sa soumission. Puis se produisirent, au détriment des agriculteurs de cette oasis, de continuelles déprédations des Merviens. Ces relations de mauvais voisinage, si elles n'eussent pas suffi à diminuer le prestige moscovite, n'en étaient pas moins agaçantes. Mais, pour y mettre fin, fallait-il se résoudre à une nouvelle guerre? Le général Skobeleff ne possédait sur l'oasis de Merv et ses moyens de défense que des renseignements fort incertains. D'autre part il ne lui parut pas impossible de négocier sans effusion de sang la pacification de ces tribus insoumises, que la présence de Makhtoum-Kouli-Khan, le défenseur de Ghéok-Tépé, rendait plus turbulentes. Un courageux officier russe (nous ferons bientôt sa connaissance), parlant la langue des Turkmènes,

1. Correspondance du journal *la République française*, 1881.

fut chargé d'aller à Merv en février 1882, sous un déguisement de marchand, et d'entamer des pourparlers, à l'insu du parti de la guerre. Il réussit dans cette mission qui faillit lui coûter la vie et décida Makhtoum à assister au couronnement du Czar blanc. Le chef tekké revint dans son aoul, écrit M. Marwin, vaincu par l'éblouissement. Vêtu d'un magnifique uniforme russe, il raconta la gloire de l'Empereur, sa munificence, le faste de sa cour; ses descriptions furent si pompeuses que plus d'un khan témoigna le désir de servir un maître si puissant et si généreux. La soumission eut lieu, en effet, entre les mains du général Komaroff, dont les habiles dispositions paralysèrent la résistance d'une minorité fanatique. Après une vaine attaque, deux ou trois mille cavaliers indigènes prirent la fuite et passèrent la frontière afghane. La citadelle fut occupée sans coup férir, et sa démolition commença immédiatement : les Merviens y travaillèrent de leurs propres mains. Ceci nous mène en février 1884. Il faut encore franchir un intervalle de quatorze ou quinze mois pour assister au prolongement du chemin de fer, au delà de Kizil-Arvat, dans la direction d'Askhabad, Merv, Boukhara et Samarcande. De cet aperçu historique ne ressort-il pas que les Russes ont étendu leur pouvoir sur une contrée qui a le malheur d'être un peu rapprochée de l'Indus et du Gange, sans avoir prémédité cette occupation?

Il est très important, pour les Anglais surtout, de ne pas conserver le moindre doute à ce sujet. Autre chose est une extension de territoire simplement accidentelle ou destinée à servir de base d'opération pour une offensive préparée de longue main. Personne ne saurait contester l'évidence même, à savoir que le Transcaspien menace l'Angleterre au cœur. Mais le souverain pacifique qui préside aux destinées de la race slave a-t-il l'intention de se servir de cette arme formidable, dans le seul but d'arra-

cher l'Inde aux Anglais? Toute la question est là, et je crois qu'on peut répondre sans hésitation : Non, jamais l'initiative du grand choc ne viendra de lui. L'essentiel était qu'il pût atteindre, le cas échéant, un adversaire jusqu'alors insaisissable, et c'est en cela que l'œuvre du général Annenkoff constitue un véritable bouleversement de l'équilibre européen [1].

J'en étais là de mes réflexions, quand la cloche sonna deux coups. C'est fort heureux pour le lecteur. Le premier coup de cloche, dans une station russe, est le commandement de : Garde à vous! Dix minutes, vingt minutes, trois heures s'écoulent pendant lesquelles vous avalez force *vodka* [2], force caviar, sans compter le *tchaï* obligatoire, suivi de l'éternelle cigarette; deux coups de cloche vous arrachent aux douceurs de vos méditations; il est temps d'escalader le marchepied du wagon; les trois coups se succèdent à très court intervalle, le chef de gare siffle, le mécanicien répond qu'il est prêt, le chef de gare déjà nommé siffle de nouveau, et le train s'ébranle. Cette petite conversation est fort jolie.

Nous voici donc partis pour Merv, l'ancienne « *Reine du Monde* ». Il y a quelques années, la traversée de ce désert que nous allons franchir sans nous presser, en quarante heures, eût demandé quinze jours, et le voyage offrait

1. Je trouve, sous une autre forme, les mêmes idées exprimées dans une correspondance du *Temps* (28 novembre 1887) :

« On est fort heureux (à Pétersbourg) de tout progrès qui fortifie et consolide la Russie dans ses positions; mais il n'est personne d'un peu sérieux qui rêve un campement sur les bords du Gange. Pas plus en Asie qu'en Europe, la Russie n'a de visées belliqueuses. Une victoire, même certaine et rapide, sur l'Angleterre, aux Indes, ne la tente nullement. Le but de la politique russe est dès maintenant atteint : l'Angleterre n'est plus une puissance insulaire invulnérable. »

2. *Vodka*, eau-de-vie russe, analogue à l'eau-de-vie de marc, qu'il est d'usage de prendre avant le repas, ou en même temps que les hors-d'œuvre. — *Tchaï*, thé.

de sérieux dangers. *Merv-Chahidjân* (l'âme du roi) n'était guère connu jusqu'à ces derniers temps que par les récits de sa splendeur, que nous ont transmis les écrivains arabes et persans du moyen âge. Quelques voyageurs seulement visitèrent Merv de 1831 à 1845 : le missionnaire Wolff (1831), le lieutenant Burnes (1832), le major Abbot (1840) et de nouveau Wolff (1845). Leurs relations nous apprennent peu de chose. L'oasis était alors occupée par les Turcomans Sarikhs, qui paraissent avoir été relativement tranquilles et peu cruels. Mais onze ans après le dernier voyage de Wolff, c'est-à-dire en 1856, les Sarikhs furent expulsés de l'oasis par les Turcomans Tekkés, les plus intrépides pillards du désert. A partir de ce moment, Merv semble être devenu inabordable. Vambéry, en 1863, ne fit aucun effort pour pénétrer dans l'oasis. Le premier qui eut cette audace, en 1881, fut un correspondant du *Daily News*, M. O'Donovan. Mais au prix de quels dangers, et dut-il s'estimer heureux d'en sortir sain et sauf! Nous recauserons de ses mésaventures ; aujourd'hui, dans l'excellent train où nous sommes, que risquons-nous? De mal dormir, de ne pas manger? Détrompez-vous. J'ose à peine déclarer à certaines Compagnies de chemins de fer que sur le Transcaspien un simple billet de seconde classe donne droit à une couchette et à l'entrée d'un wagon-restaurant. Water-closets et lavabos sont à la disposition du public. On ne trouve pas ici le luxe des grandes lignes russes ; mais le confort suffit ; on serait trop heureux de l'obtenir dans d'autres pays.

Cependant les maisonnettes d'Ouzoun-Ada ont disparu derrière les dunes de sable que traverse la voie ferrée. Le train ne sera-t-il pas enseveli quelque jour dans ces tranchées de 5 à 10 mètres de hauteur qu'une bourrasque comblerait en quelques minutes? L'objection a été faite aux promoteurs du canal de Suez ; on sait que l'événement lui a donné tort. Il en sera de même pour les dunes trans-

caspiennes, et, au demeurant, le général Annenkoff a pris ses précautions. Voyez-vous ces petites palissades à claire-voie qui courent parallèlement à la ligne et couronnent les monticules sablonneux? Assujetties au moyen de piquets enfoncés dans le sol tous les 8 ou 10 mètres, elles paraissent bien fragiles; leur hauteur ne dépasse pas 1 mètre, et pourtant elles suffisent ici à prévenir tout danger. Le chemin de fer, dans cette partie, est sensiblement orienté de l'ouest à l'est; les vents règnants soufflent du nord et du nord-est; les sables qu'ils soulèvent s'amoncellent entre les palissades et ne vont pas plus loin. C'est là le procédé suivi dans la Russie septentrionale pour lutter contre l'invasion des neiges.

La petite locomotive de trente-deux tonnes, qui remorque bien ses vingt-cinq wagons, traverse en quelques minutes l'île d'Ouzoun-Ada, et arrive au bras de mer qui sépare cette île du continent. Sa longueur, qui dépasse 1200 mètres, n'a pas arrêté les Russes. Un remblai, d'un mètre à 1 mètre 50 de hauteur, protégé par des cordons de fascinages et d'enrochements, permet de le franchir. Le haut fond où nous sommes *découvre* par les grands vents de nord-ouest, qui provoquent dans ces parages un abaissement de 50 centimètres du niveau normal de la mer Caspienne [1].

1. Les vents ne sont pas les mêmes sur cette mer et dans le désert turcoman qui l'avoisine. Ainsi le vent de nord-est du désert se réfléchit contre la haute chaîne du Demavend, et devient vent de sud-est sur la Caspienne.

« Le Demavend, écrit le géographe Yaqout, est une montagne d'une hauteur prodigieuse (100 farsakhs); son sommet, toujours couvert de neige, se perd dans la nue et ressemble à un œuf. Les Persans racontent que le roi Feridoun, après s'être emparé du tyran Biourasf, l'emprisonna dans les entrailles de cette montagne, où il est encore maintenant. La fumée et la flamme qui s'échappent du sommet ne sont autre chose que l'haleine de Biourasf et les éclairs que lancent ses yeux. De la base de la montagne sort une source sulfureuse,

Dunes de sable et palissades à claire-voie.

Arrivé sur la terre ferme, le train continue à longer le rivage, en s'élevant péniblement sur le plateau sablonneux qui s'étend à 50 kilomètres dans l'intérieur. Tranchées et remblais de 4 à 5 mètres se succèdent sans interruption. Couverts comme d'un manteau par une mince couche de terre argileuse, qu'on arrose avec de l'eau salée, les remblais de sable résistent parfaitement aux plus violentes tempêtes. La mer disparaît à notre gauche; un instant après, elle reparaît sur la droite, pour disparaître encore. Enfin c'est bien fini, on ne la revoit plus. Nous sommes dans un désert de sable, un Sahara en miniature. De toutes parts s'élèvent de petits mamelons, de 15 mètres, 20 mètres, 30 mètres au plus de hauteur, couverts d'une maigre végétation que jaunit la poussière charriée par le vent. La flore de ce pays maudit sera bientôt cataloguée : elle ne comprend qu'un seul arbuste, peu élevé au-dessus du sol, venant en forme de buisson, mais possédant des racines très profondes. On le connaît sous le nom de *saxaoul*. Grâce à lui, les dunes du littoral caspien se sont fixées, ont cessé de *marcher* sous l'influence de la bise sibérienne; il est donc un auxiliaire précieux, et ce serait un crime de l'abaisser au rang de bois de chauffage. Malheureusement on n'a pas encore réussi à découvrir le secret de sa reproduction.

Nous approchons de la station de Mikhaïlovsk, l'ancien

que les Persans ignorants croient être l'urine du prisonnier. A la cime du Demavend, le froid est excessif et le vent souffle avec une extrême violence. On y compte soixante-dix excavations, desquelles s'échappe une vapeur sulfureuse. Elles sont entourées de soufre jaune comme l'or. Du haut de ce pic, toutes les montagnes environnantes ressemblent à de petits monticules; la mer ne paraît être qu'un petit cours d'eau; elle est à 20 farsakhs environ de la montagne. »

Les orientalistes ne sont pas d'accord au sujet de la valeur du farsakh. Si elle était de 12 750 mètres, comme le pense M. Schefer, il faudrait en conclure que les anciens Persans ont attribué au Demavend une hauteur de *1275 kilomètres*.

embarcadère, qu'une distance de 25 verstes sépare du nouveau port, Ouzoun-Ada. A différents endroits, des deux côtés de la ligne, on observe des cuvettes à fond plat qui feraient l'effet d'étangs desséchés, si les taches blanches de sel marin ne se montraient pas à la surface. Y a-t-il des communications souterraines avec la Caspienne, ou bien sommes-nous sur l'ancien lit de la mer? La seconde supposition nous paraîtra plus problable, quand nous aurons constaté la présence du sel dans toute l'étendue du désert turcoman.

Quatre heures cinquante-six. Mikhaïlovsk. Il y a juste une heure six minutes que nous avons quitté Ouzoun-Ada. Cette section n'est achevée que depuis quelques jours; on travaille encore à des rectifications; la voie n'est pas bien assise, et il faut marcher lentement.

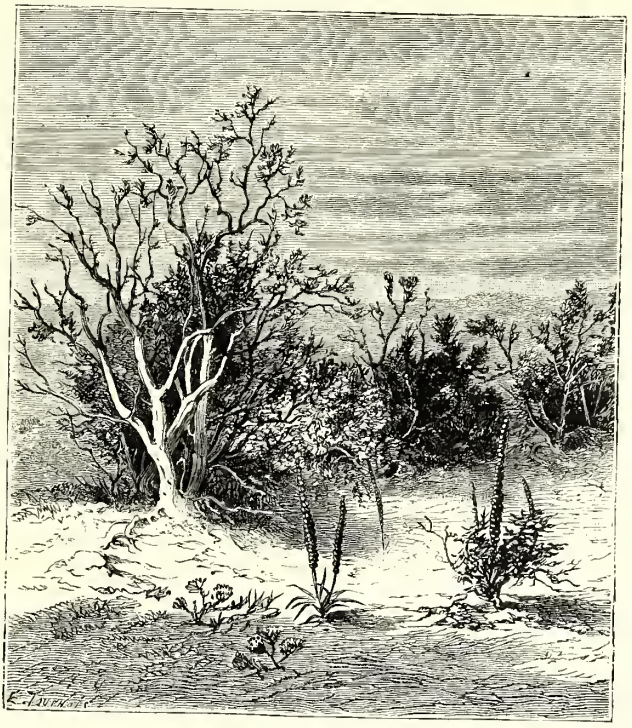
Grande gare, grand dépôt de machines, grande distillerie qui peut fournir 500 mètres cubes d'eau douce par vingt-quatre heures. C'est là que Skobeleff mit pied à terre. Site non moins sauvage qu'Ouzoun-Ada; les dunes y sont même plus hautes et atteignent 40 mètres. Mais le port est vide. Quelques barques s'y balancent avec un air de découragement. Mikhaïlovsk, qui figurait sur toutes les cartes, sera rayé dans les prochaines éditions; il a cessé d'être un point de premier ordre.

Cinq heures quarante. Le train reprend sa marche à travers les sables. Ascension continuelle, mais en pente douce [1], à travers des dunes dont le relief diminue de plus en plus. Elles dépassent de quelques kilomètres la station suivante, *Molla-Karry*, et se couvrent de saxaouls qu'avec un peu de bonne volonté on pourrait prendre pour de petits arbres : à en juger par l'extrême lenteur de leur

1. Les déclivités ne dépassent point 10 millimètres par mètre. Quelques rampes de 18 à 20 millimètres ont été corrigées dernièrement.

croissance, ce sont des centenaires. Encore une fois, qu'on les respecte !

Le jour tombe, et les grands Balkans d'Asie, qui prolongent la ceinture montagneuse de la baie de Krasnovodsk,



Saxaouls.

apparaissent merveilleusement éclairés par le soleil couchant. Les sables s'étendent jusqu'à leur pied. En face de Molla-Karry, à quelques verstes, se dresse le sommet culminant de ces montagnes, dont l'altitude dépasse 1000 mè-

tres, et dont l'arête occidentale, coupée en ressauts verticaux, produit un effet singulier. Sur leurs flancs, et jusqu'à leur sommet, s'étend une assez belle végétation; on y trouve même des sources et des carrières de pierre exploitées. Un peu plus loin vers l'est, près d'une colline nommée la Montagne de Naphte (Naphta-Dagh), la crête uniforme de la chaîne s'abaisse brusquement en pente rapide et plonge sous les alluvions du désert [1].

Molla-Karry, parfaitement inconnu en Europe, est un point remarquable du chemin de fer transcaspien. On a songé à y embrancher un prolongement sur Krasnovodsk, au détriment de la solution que le général Annenkoff a eu raison de préférer. 80 kilomètres de plus à construire, dont une quinzaine sur le flanc rocailleux de la chaîne, et cela sans abréger sensiblement le parcours maritime, n'était-ce donc rien? Si, comme on peut l'espérer, les fonds se maintiennent à Ouzoun-Ada, cette tête de ligne provisoire ne manquera pas de prendre un caractère définitif. Que les 300 habitants de Krasnovodsk se consolent d'être sacrifiés à l'intérêt national!

Du reste, rien n'empêchera plus tard — sinon la question de dépense — de leur donner satisfaction, s'ils tiennent absolument à rester dans ce coin du globe que le manque absolu d'eau douce, de cultures, de pâturages, et en été le

1. J'ai entendu formuler l'opinion que les sables du littoral caspien, au sud de la baie de Krasnovodsk, provenaient de la désagrégation des roches de la chaîne balkanique.

M. Élisée Reclus considère le *golfe des Balkans* comme l'ancienne embouchure de l'Oxus dans la mer Caspienne. Les îlots sablonneux situés en face de Mikhaïlovsk seraient alors les débris du delta.

Le plateau sablonneux qui ceinture les rivages orientaux de la Caspienne offre effectivement une dépression remarquable vers Molla-Karry. L'altitude descend même à quelques centimètres au-dessous du niveau de la mer. Cette constatation, qui résulte du nivellement de précision exécuté pour le chemin de fer, confirme les idées de M. Reclus.

rayonnement des montagnes rocheuses environnantes, rendent tout à fait abominable. C'est au point que le général Lomakine, pour y créer un mauvais jardin attenant au cercle militaire, dut faire venir de Lenkoran quelques tombereaux de terre. L'humidité relative des vents marins et l'usage répété des bains de mer permettent à grand'peine de supporter ce séjour en juin, juillet et août, bien que les habitations soient en pierre. C'est assurément grand dommage, car la baie de Krasnovodsk, abritée contre les vents du nord, protégée contre les grosses mers par une sorte de môle naturel, offre aux plus gros navires assez de profondeur pour leur permettre d'arriver à quai, et constitue le meilleur mouillage du littoral oriental de la Caspienne.

Il est six heures vingt-deux et le train part à six heures trente-neuf; j'ai à peine le temps de voir un petit étang salé, dont les eaux rougeâtres ont une telle densité qu'un homme y flotte bon gré mal gré à la surface.

Nous sommes pourtant à 60 mètres au-dessus du niveau de la mer. Mais sait-on ce qui se passe sous terre? Un sondage artésien, poussé à cent mètres, ne donne ici que de l'eau saumâtre. Que peuvent donc boire les indigènes? J'aperçois à gauche de la station un village turcoman, composé de vingt à trente tentes circulaires en feutre sombre, recouvertes d'un cône aplati. Ce sont les premiers habitants qu'on rencontre depuis le littoral. Rien, absolument rien, dans la zone des sables. Encore ces gens sont des nomades. Deux ou trois fois par an, ils décampent, emmenant leurs femmes et leurs chiens. Ils possèdent des troupeaux de moutons et même des chameaux. Ces sauvages ne s'éloignent pas beaucoup de la Caspienne : ils vont jusqu'à la frontière de Perse, dans la direction d'Askhabad, mais n'entretiennent aucun rapport avec les Turkomans sédentaires de l'oasis d'Akhal-Tekké. Leur nombre sera toujours incertain; on l'évalue à 50 000 individus, dont les

Russes n'attendent rien et qu'ils laissent errer à leur aise.

Six heures trente-neuf. Le troisième coup de cloche. C'est avec un serrement de cœur que je découvre, en quittant la gare, un énorme dépôt de saxaouls, de vénérables souches de saxaouls qui chauffent les machines à vapeur ou les fourneaux des cuisines militaires. Mais j'aime à croire que ce sont les dernières victimes; toute conquête fait des victimes; et aujourd'hui les résidus de pétrole coûtent beaucoup meilleur marché.

Quelques minutes après le départ, les sables du littoral caspien disparaissent tout à fait pour faire place aux alluvions. Plus de dunes, plus le moindre bossellement; une solitude indéfiniment plate s'étend devant nous, aride et morne, agrémentée çà et là de plaques blanchâtres de sel marin. C'est le désert de *Karakoum* (sables noirs). A gauche de la ligne, les Grands-Balkans, qui ne vont pas tarder à s'enfoncer sous terre; à droite, une chaîne plus modeste encore, et également remarquable par la beauté de ses formes, les Petits-Balkans, isolés dans cette solitude comme une île au milieu des flots et terminés à l'ouest par une autre *montagne de naphte*, *le Buja-Dagh*. Ces deux chaînes forment une espèce de couloir où le vent de nord-est s'engouffre quelquefois avec une violence inouïe. Il n'y a jamais eu d'accidents de personne sur le chemin de fer transcaspien; mais on a des exemples de trains emportés par ce vent terrible d'une station à la suivante, ou complètement arrêtés dans leur marche. Le général Annenkoff établit à Mikhaïlovsk un observatoire météorologique qui pourra mesurer la vitesse de ces ouragans; à en juger par le mistral qui souffle dans le Roussillon et qui a renversé plusieurs trains entre Perpignan et Narbonne, elle ne doit pas être inférieure à 170 kilomètres à l'heure.

Aujourd'hui, pas le moindre souffle du nord ne rafraîchit l'atmosphère, et cependant la locomotive stoppe tout à coup. Qu'y a-t-il? Des soldats descendent et se portent en avant.

Village turcoman.

Sommes-nous attaqués par une tribu turkmène? Pas du tout. Ce sont tout simplement des chameaux qui suivent la voie ferrée en file indienne et se sauvent en trottinant à l'approche du train, mais sans quitter les rails. Il paraît que ces animaux, natifs du pays, d'une espèce plus petite, plus bossue, mais peut-être plus résistante que celle d'Afrique, sont prodigieusement bêtes, et que non moins stupides sont leurs conducteurs indigènes. Impossible de leur faire comprendre que le chemin de fer n'est pas une route de caravanes. Les soldats reviennent après avoir écarté le troupeau, et le train reprend sa marche.

Mais, malgré toutes les précautions, on ne va pas à Merv sans écraser un chameau. Le crépuscule nous permet encore de voir le poste cosaque de Koutol (verste 66), avec son *mirador* abandonné depuis la pacification; puis la nuit tombe tout à fait. Bientôt un choc se fait sentir dans tous les wagons : la machine vient de tamponner deux dromadaires de belle taille, et nous roulons sur ces grands corps broyés. Le propriétaire ahuri lève les bras en l'air, il est bien temps! On ne lui payera point ses bêtes; et il doit s'estimer heureux de ne pas être condamné à payer lui-même les avaries de la locomotive, car elle a reçu un rude coup, elle aussi, et les réparations nous retiennent une heure et demie à la station suivante, *Balla-Ichem*.

Ici pas d'eau douce, pas plus qu'à Molla-Karry; je dirai tout de suite qu'il faut aller à près de 180 kilomètres de la mer, dans la minuscule oasis de *Kazandjik*, pour trouver une petite source d'eau potable. A ce point de vue, l'exécution du Transcaspien a présenté des difficultés considérables et exigé une force de volonté peu commune.

Mais, si l'on ne peut se rafraîchir à Balla-Ichem, il sera facile bientôt de s'y chauffer à bon marché. On vient d'y découvrir le pétrole à 32 kilomètres dans la direction du sud-ouest. Un puits foncé à 300 mètres donne près de 4000 pouds d'huile minérale par vingt-quatre heures (le

poud russe vaut environ 16 kilogrammes). Un petit chemin de fer Decauville opère le transport à la station. Ce Decauville rencontre, en outre, vers le milieu de son parcours, un important gisement d'un excellent sel; il sert aussi à l'exploitation d'une colline renfermant un asphalte naturel nommé *kir*.

Notre mécanicien signale enfin que sa machine est réparée, le chef de gare entame avec lui le petit entretien que l'on sait, et nous partons pour *Aïdine*, *Péréval*, *Aktcha-Kouima*, *Kazandjik*, *Ouzoun-Sou*, *Ouchak*. Ce sont les stations qui nous séparent de Kizil-Arvat. Toutes, sauf peut-être Kazandjik, sont d'épouvantables lieux de déportation. Pas d'eau, pas trace de verdure, pas d'habitants indigènes. La nuit sans lune nous prive du plaisir d'admirer la steppe immense; le mieux à faire est de s'endormir en rêvant à ces solitudes sans vie que nous traversons si commodément. Le désert mongol n'est pas pire, écrit le docteur Heyfelder.

Ces steppes sont salées ou non salées. Dans les premières aucune végétation; les dépressions remplies d'eau saumâtre, à la suite des pluies du printemps, se dessèchent peu à peu par l'effet de l'évaporation, l'argile imperméable du fond se fendille et reste tapissée de sel. Les secondes, au contraire, dès les premières pluies (fin février ou commencement de mars), se couvrent de gazon, d'herbes, de plantes (la flore, d'après Radde, compte de 6 à 7000 espèces), de tulipes aux couleurs éclatantes et d'autres fleurs printanières qui dépérissent bientôt et font place à une végétation plus luxuriante encore. Fin mai, souvent plus tôt, arrivent les grandes chaleurs (50° Réaumur à l'air et au soleil, 60° dans le sable) : toutes les plantes meurent, la steppe prend un aspect morne. En quelques dépressions qui conservent de l'humidité, l'absinthe résiste toute l'année et fournit aux chevaux du fourrage; sa forte odeur se répand au loin et parfume agréablement l'atmosphère.

Tente turcomane.

On pourrait croire que la vie animale n'est pas plus développée dans ce pays que la vie végétale. Le docteur Heyfelder, qui le connaît merveilleusement, nous apprend que ce serait une erreur. Des bandes d'oiseaux de passage s'arrêtent la nuit auprès des étangs ; signalons l'alouette et la bécasse. D'innombrables pigeons et canards jouent dans l'herbe des oasis, près des cours d'eau, sans manifester la moindre peur de l'homme. Le corbeau, l'hirondelle fréquentent ces mêmes parages. Dans les taillis se rencontre le faisan ; sur les montagnes, le coq de bruyère et la perdrix ; dans les ruines, le faucon et le hibou ; dans les rochers inaccessibles, de rares vautours et des aigles gigantesques. La poule domestique et le moineau sont les amis de l'homme et l'accompagnent ici, comme partout ailleurs. Mentionnons enfin une belle espèce de *pic*, la corneille bleue et l'étourneau rose, variété fort rare sur notre planète.

Comme quadrupèdes, le docteur a rencontré des ânes sauvages, des cochons sauvages, un grand nombre de chacals (dans la vallée de l'Atrek), un animal ressemblant au chamois, dans les montagnes limitrophes de la Perse, et, dans ces mêmes montagnes, des aiguillons de porc-épic et des traces de tigre. A cette liste il faut joindre : le chameau, une magnifique race de chevaux, des bœufs de petite taille, des moutons à grosse queue et toison foncée, des chèvres bariolées dans le genre du chevreuil ou du chamois, quelques chats (cet animal s'accommode mal des mœurs nomades des Turkmènes) et deux espèces de chiens : le chien de garde, à longs poils blancs, et le chien sauvage, efflanqué, tellement estimé qu'avant l'arrivée des Russes les Tekkés échangeaient volontiers contre un prisonnier persan une de ces bêtes féroces de race pure.

L'expédition de Radde, Walter et Konschin a découvert en Transcaspienne 60 espèces de mammifères et 250 espèces d'oiseaux. Les amphibies, les reptiles, les insectes

dangereux ou inoffensifs, les coléoptères surtout abondent dans cette contrée.

Donnerai-je aussi, pour compléter ce coup d'œil d'ensemble, la classification des richesses minérales? Nous connaissons déjà le pétrole de Tcheleken, de Napta-Dagh, de Buja-Dagh; on a trouvé encore le soufre, près de Damba et de Chiik (non loin de Ghéok-Tépé); l'alun, dans l'oasis d'Akhal; la cire animale, l'ozokérite, dans le Naphta-Dagh; le sel de Glauber, dans l'oasis de Merv; le sel de cuisine, au bord de la Caspienne, dans le Pendeh et le Boukhara; le gypse rose et blanc, dans la presqu'île de Krasnovodsk; le salpêtre, près d'Askhabad (Annaou); le plomb, près de Kara-Kala (haute vallée de l'Atrek); la terre à briques et le porphyre, dans l'oasis de Tedchen; une source sulfureuse chaude, près d'Artchmann, et une source ferrugineuse chaude, près de Buja-Dagh, découvertes, la première par le docteur Heyfelder (1880), la seconde par Kouschin (1886).

A bien fouiller les déserts, on trouve toujours quelque chose.

4 septembre.

Le jour n'est pas encore levé, quand le train arrive à Kizil-Arvat (verste 242). Nous sommes à 217 verstes de Mikhaïlovsk, au point où la construction du chemin de fer a été poussée en 1880. Kizil-Arvat, aujourd'hui station de deuxième classe, compte déjà 2000 habitants, Russes, Persans, Turkmènes. En cette bourgade se croisent six *routes indigènes :* l'une va vers Kazanjdik, au nord-ouest; trois forment éventail du côté du nord; la cinquième, que suit le chemin de fer, se dirige au sud-est, vers Bahmi; la sixième enfin escalade les montagnes et aboutit à la ville persane de Khadcham-Kala.

Le docteur Heyfelder les escalada, lui aussi, ces mêmes

montagnes limitrophes de la Perse, pour y établir une station héliographique en correspondance avec Kizil-Arvat, Bahmi et Khadcham-Kala. Là, — dit-il dans son dernier ouvrage : *Transcaspien und seine Eisenbahn*, — par des

Turkmènes.

sentiers escarpés, ravinés, parfaitement connus d'eux, les cavaliers et les espions turkmènes passaient de la ligne de l'Atrek à celle de Mikhaïlovsk, sans être vus des Russes, et attaquaient soudainement les caravanes de l'arrière-garde. La dernière surprise de ce genre précéda de quelques semaines seulement le dénouement de cette campagne, qui ne fut pas une simple promenade militaire.

A Kizil-Arvat commence, nous dit-on, l'oasis d'Akhal-Tekké, repaire de ces brigands courageux qui ont lutté si héroïquement pour leur indépendance. On fait bien de nous le dire ; j'avoue, en ce qui me concerne, que je ne m'en serais pas douté. Quand on vous parle d'oasis, vous vous figurez

voir des arbres, des ruisseaux, quelque apparence d'irrigation; si, par-dessus le marché, vous revenez d'Afrique, le palmier et les dattes vous paraissent obligatoires. Point de palmiers à Kizil-Arvat, bien entendu, pas plus qu'en aucun point de la Turkménie, où des hivers très rigoureux succèdent aux accablantes chaleurs de l'été. Un petit ruisseau dont l'eau n'est bonne à boire qu'à condition d'avoir été filtrée; des champs cultivés en céréales, des prés jaunis, d'assez maigres pâturages, quelques arbustes rabougris; c'est tout ce que vous voyez dans la plaine de Kizil-Arvat. Rien ne surprend comme cette oasis sans arbres. Certes, il serait impossible d'en fixer les contours, qui, à vrai dire, n'existent pas. Les terrains du désert environnant sont géologiquement les mêmes, et le désert commence là où l'irrigation cesse.

Disons tout de suite, comme aperçu général, que le chemin de fer transcaspien traverse quatre oasis : celle de l'Akhal, de l'Atek ou du Tedchen, de Merv, du Zarafchane; au sud de Merv, dans la province transcaspienne, se trouvent les oasis d'Iolatane et du Pendeh; dans le Boukhara, celle de Kachka.

Même au printemps, déclare le docteur Heyfelder, elles ne présentent aucune forêt, pas même des bouquets d'arbustes. On y rencontre des champs plus ou moins bien cultivés suivant l'état de l'irrigation, des jardins fruitiers et des vignes de médiocre étendue, des pâturages dans les parties inférieures des rivières et sur les hauteurs. Les arbres ne viennent qu'au bord des cours d'eau. Ce sont en général des peupliers (*Populus diversifolia* ou *Euphratica*, d'après Radde). Les arbustes croissent sur le versant des vallées : ce sont des tamarix et diverses espèces épineuses ou à graines. Il faut gravir les hauteurs du Kuren-Dagh, du Syut, du Kopet-Dagh pour trouver le grand genévrier (*Juniperus excelsa*), — un arbre imposant; sur les Balkans se rencontre le figuier; sur le Kuren-Dagh, à l'est

de Kizil-Arvat, le poirier sauvage et l'érable; le long du Hériroud, le pistachier.

Dans les champs cultivés viennent principalement : le froment, le millet, l'orge, un peu de maïs, le safran et d'autres plantes colorantes; en outre, des plantes fourragères, comme le trèfle, la luzerne, le chanvre. A Boukhara vient aussi le coton, et à Kachka le tabac.

Melons et arbousiers réussissent partout, même dans les terrains mal arrosés; les fruits délicats se trouvent dans les bons terrains bien arrosés, et parmi eux il convient de citer l'abricotier, le pêcher (originaire de Perse), la vigne, le noisetier, le grenadier.

Telle est la fertilité de ces oasis qu'il y a presque partout deux récoltes annuelles, et il semble incontestable qu'une bonne distribution des eaux pourrait augmenter leur étendue. Quand l'oasis est enveloppée, assiégée par le désert de sables, il n'y a évidemment rien à faire pour reculer ses limites; au contraire, toutes les cultures deviendront possibles dans le désert d'alluvions convenablement irrigué.

A six heures, le train se remet en marche, au moment où le soleil franchit l'horizon. J'allais dire l'horizon liquide, tellement cette steppe sombre, implacablement unie, donne l'illusion de la surface de la mer. Elle vient mourir au pied d'une muraille rectiligne qui forme le premier soubassement du plateau de l'Iran et que le chemin de fer suit très exactement, à une distance de quelques kilomètres. Ces montagnes de 500 à 2000 mètres de hauteur s'appellent le Kuren-Dagh, le Syut-Dagh, le Kopet-Dagh. De formation calcaire, comme les Balkans, elles sont également recouvertes d'une épaisse couche d'argile où les eaux ont creusé une foule de ravins entrecroisés en forme de losange, et du plus pittoresque effet. La frontière de Perse suit

l'autre versant de cette chaîne, qui appartient à la Russie [1].

Les écrivains russes qui ont fait de ces montagnes une étude particulière les considèrent, malgré leur rapprochement des Balkans et en vertu de leur structure géologique, comme les contreforts des chaînes du Khorassan, qui seraient elles-mêmes le prolongement des massifs du Paropamise. Les Balkans, au contraire, devraient être regardés comme les derniers prolongements du Caucase. On en donne comme preuve qu'ils appartiennent à la même région pétrolifère, signalée en Asie par les riches sources de l'île Tchelcken, du Naphta-Dagh et du Buja-Dagh ; on fait remarquer aussi que le fond de la mer Caspienne, entre Bakou et Krasnovodsk, est animé par une force volcanique qui a soulevé, dans les temps historiques, des îles habitées, des bancs de sable, et cause encore aujourd'hui des tremblements de terre. (Heyfelder.) J'avoue ne pas bien comprendre la valeur de la distinction établie entre ces formations montagneuses; et, dût-elle être abandonnée, je souhaite aux Russes de trouver des sources de naphte jusqu'au pied de l'Hindou-Kouch.

Kodj (verste 268). Petite station. Pas d'habitants. Croisement d'un train de marchandises qui se rend à vide à Ouzoun-Ada pour charger du matériel venu d'Astrakan. Toujours la barrière montagneuse sur la droite, la plaine sans fin à gauche de la ligne. Nous ne sommes pas encore en pleine oasis; pas d'arbres; quelques troupeaux. Les moutons broutent de leur mieux une herbe assez clairsemée qui remplace les précédents arbustes.

Le premier gros village turcoman fait son apparition; à côté des tentes circulaires (kibitkas) se dresse une forteresse carrée, avec tour aux quatre angles; près de ce fort bâti à flanc de coteau, un grand nombre de chameaux à deux bosses.

1. Le tracé de cette frontière a été fixé récemment par une commission spéciale.

Dix minutes plus tard, nouveau village important, toujours au pied de la chaîne, avec un gros fort qui paraît en bon état, et un fortin en ruines. Des touffes fournies d'herbes et de petits arbustes réjouissent la vue.

Un peu plus loin, deux autres forts abandonnés.

Nous arrivons à la station de *Bahmi* (verste 293), point de jonction avec le chemin de l'Atrek [1], qui passe à Khadcham-Kala, Tersakan et Tchikislar. Les Russes y trouvèrent, en 1880, de l'eau en abondance et de grandes masses de céréales (blé et maïs) encore sur pied. A gauche du chemin de fer, une ville turcomane défendue par un fort; à droite, un poste militaire russe, des maisons européennes, comme à Kizil-Arvat, et des arbres. Oui, des arbres. Il coule ici un petit ruisseau affecté depuis longtemps aux cultures, et sa force suffit pour faire tourner quelques moulins; mais, chose nouvelle qui a bouleversé l'esprit des indigènes, le général Annenkoff a fait construire une conduite en fonte qui va chercher l'eau à une certaine hauteur dans la montagne la plus voisine. On est donc dans l'abondance, et les folies sont ici permises, par exemple ce bassin de pierre à côté de la gare, avec un jet de 10 mètres de hauteur. Les canards tekkés qui y prennent leurs ébats n'ont jamais été à pareille fête; les enfants ouvrent de grands yeux.

1. L'Atrek est un affluent de la mer Caspienne. La longueur de son cours atteint 500 kilomètres.

Ce fleuve descend de l'Elbrouz (10 000 pieds d'altitude) et, dans la partie inférieure de son cours, sert de frontière à la Russie et à la Perse (ancienne Hyrcanie). Dans les montagnes son eau est claire; elle devient trouble et salée dans la plaine argileuse, et très dangereuse à boire. Elle n'est bonne que pour la cuisine, le lavage du linge, les bains.

Tchikislar est un mauvais port situé près de l'embouchure de l'Atrek, manquant d'eau douce et de cultures, entouré d'une ceinture de sables comme Krasnovodsk et Mikhaïlovsk. Il a été le quartier général de Lazareff et de Tergougassoff lors de la première expédition de l'Akhal. Depuis la construction du Transcaspien, ce point n'a plus d'importance.

On continue la route à sept heures et demie du matin. Pas un nuage au ciel, et telle est la pureté de l'atmosphère, que la vue fouille à de grandes distances les flancs ravinés de la chaîne persane. Plusieurs grands *ronds de tentes* au loin dans la plaine; en face, au pied des montagnes, une forteresse bien conservée et munie d'un réduit central, à grand relief, qui rappelle vaguement la citadelle de Belfort.

Encore un village fortifié, et quantité d'agneaux et de troupeaux de moutons. Puis nous arrivons à la station d'*Artchmann* (verste 323); pas d'eau, pas de village tekké; une conduite en fonte amène l'eau des montagnes pour l'alimentation du chemin de fer.

Au delà, nouveaux forts et nouveaux *ronds de tentes* installés au pied de la chaîne, que la voie ferrée continue de longer à une distance de 3 à 5 kilomètres. L'oasis devient assez verdoyante, et l'on remarque, au milieu d'un parc bien planté d'arbres, l'habitation en pierres d'un riche turcoman. C'est là une exception très rare; la vie moitié nomade, moitié sédentaire des Tekkés, s'accommodait mieux de constructions en argile. De nombreux *tumuli* marquent l'emplacement des tombes où reposent les victimes de Skobeleff.

Neuf heures. Halte de *Soudcha* (verste 345), où le train de voyageurs ne s'arrête pas. Innombrables troupeaux de moutons des deux côtés de la ligne. Un fort en ruines. Beaucoup d'indigènes, montés sur de petits ânes, cheminent paisiblement dans la campagne.

Toutes ces forteresses sont bâties suivant deux types : une enceinte d'argile, soit quadrangulaire, soit ovale, avec porte principale et portes latérales flanquées de tours; si la place est importante, des forts détachés. On voit que les Tekkés n'avaient pas de mauvais officiers du génie. Ces fortifications s'élevaient le plus souvent dans les défilés étroits; quelquefois dans une partie resserrée de l'oasis, entre la

Enfants tekés.

montagne et le désert, — c'est le cas de Ghéok-Tépé, — ou à l'entrée d'une vallée latérale, comme Bahmi. Dans les temps troublés, les Tekkés s'y réfugiaient avec leurs familles et leurs troupeaux; la paix revenue, les kibitkas sortaient de la forteresse et se transportaient en pleins champs, par les soins des femmes. Indépendamment des retranchements *bastionnés,* il existait des jardins fortifiés, comme *Anghi-Kala*, que les Russes prirent le 20 décembre 1880, en face de Ghéok-Tépé. Des murailles d'argile entouraient ces jardins et les protégeaient à la fois contre le grand vent des steppes, les troupeaux, les chameaux au pâturage et les attaques de guerre. J'ajoute que tous les centres habités sont situés auprès de ruisseaux ou de canaux dont l'eau est conduite souterrainement dans l'intérieur de la forteresse, de manière à préserver les habitants de la grande chaleur ou du manque d'eau provenant du fait de l'ennemi. (O. Heyfelder.)

Trente minutes plus tard, station de *Bokharden* (verste 353) : de l'eau, des arbres, de grands troupeaux, et de nombreuses ruines de forteresses. On peut dire qu'en général, à mesure qu'on s'avance vers l'est, les petits affluents des montagnes de Perse augmentent en nombre et en importance; leurs eaux, remarquablement pures, dès qu'elles arrivent dans la plaine, se divisent en de nombreux canaux, artificiellement creusés pour l'irrigation de l'oasis; puis elles se perdent, un peu plus au nord, dans le désert de Karakoum. Le plus curieux exemple de ces infiltrations est fourni par le *Ghermaou*, rivière qui coule près de Ghéok-Tépé et que nous allons traverser tout à l'heure. Elle sort d'un ravin étroit et pittoresque, puis se partage en deux bras qui arrosent la vallée d'*Anghi-Kala* et se répandent dans des canaux voisins de la citadelle turcomane. Ensuite il disparaît souterrainement. Certes, dit à ce propos le docteur Heyfelder, qui a fait la campagne de Turkménie aux côtés de Skobeleff, en qualité de médecin en chef du

corps expéditionnaire, « si les Tekkès avaient eu un conseiller européen, ils n'eussent pas manqué de remplir leurs canaux et d'inonder le camp et les tranchées russes. L'argile une fois ramollie, nous perdions nos canons ; la fuite même eût été difficile pour l'infanterie, surtout si une sortie de l'ennemi avait coïncidé avec cette submersion. Mais les Tekkés comptaient seulement sur leur bravoure et leur nombre [1]. »

Nous arrivons bientôt à la petite gare de *Kelata* (verste 380), située non loin d'une grande oasis verdoyante que défendent plusieurs forts. Quels travaux de défense les belliqueux Turkmènes avaient accumulés contre l'invasion russe!

Enfin, un peu avant midi, le train s'arrête à Ghéok-Tépé.

Comment ne pas être impressionné par la vue de cette forteresse dont le nom restera dans l'histoire inséparable de celui du *général blanc?*

Le chemin de fer longe de très près ses murailles, à 100 ou 150 mètres au plus ; leur crête domine la plaine d'une hauteur de 10 à 12 mètres ; leur développement, mesuré à vue d'œil, ne paraît pas inférieur à 6 kilomètres. Des tours font saillie de distance en distance, comme de véritables bastions. Les épaisseurs sont en proportion du relief, et que pouvait faire le boulet dans ces gigantesques levées de terre? Car toutes ces masses sont exclusivement formées par la terre argileuse de l'oasis. Les progrès accomplis par l'artillerie depuis vingt-cinq ans, la découverte des nouveaux explosifs, obligent les ingénieurs européens à s'éloigner de plus en plus du système de Vauban, à réduire et à cacher autant que possible les maçonneries sous d'épais revêtements : il y a des siècles que les Tekkés adoptent ce genre de fortifications, preuve — soit dit en passant — que rien

1. O. Heyfelder, *Transcaspien und seine Eisenbahn*, 1887.

n'est nouveau sous le soleil. L'artillerie russe, amenée à grand'peine, ne put entamer ces retranchements primitifs, malgré le feu incessant de 69 canons. Vous voyez encore les trous des obus, semblables de loin à des trous de rats ; le projectile entrait comme dans du beurre et ne produisait aucun effet. Il fut absolument impossible de faire la brèche, et, n'ayant pas assez de monde (moins de 15 000 hommes) pour bloquer la place, Skobeleff eût dû renoncer à un siège régulier que les fréquentes et intrépides sorties de l'assiégé rendaient fort incertain, s'il ne s'était avisé d'employer la mine [1]. Ce genre d'attaque, inconnu aux Turkmènes, réussit à souhait. On raconte que ceux-ci, entendant des travaux souterrains, s'attendaient à voir les Russes sortir un à un de dessous terre près du bastion miné, et s'y tenaient nuit et jour, sabre en main, pour leur couper la tête. A onze heures vingt du matin, le 12/24 janvier 1881, les mines firent explosion ; d'énormes morceaux de terre, provenant des murs de la place, furent projetés jusque dans les tranchées de l'assiégeant, les défenseurs sautèrent en l'air avec les murailles, et l'infanterie russe en masse compacte, au cri de « Hourrah ! », s'élança à l'assaut. « Reçue par une grêle de balles et de pierres, ainsi que par une masse d'ennemis, elle dut se cacher au pied de l'éboulement ; la montée de celle-ci étant trop rapide et ne pouvant être franchie, elle engagea avec les Tekkés une fusillade à bout portant...

« ... Puis l'ennemi se précipita dans l'entonnoir de la brèche et engagea avec les Russes un violent combat à la baïonnette, à la lance et au sabre [2]. » Skobeleff, à cet

1. Skobeleff, parlant de la sortie du 4 janvier, dit dans son rapport :

« Partout les Tekkés furent mis dans l'impossibilité de s'approcher des tranchées, à l'exception de quelques braves désespérés qui se jetèrent sur les baïonnettes des soldats de Stavropol. »

2. Rapport du général en chef.

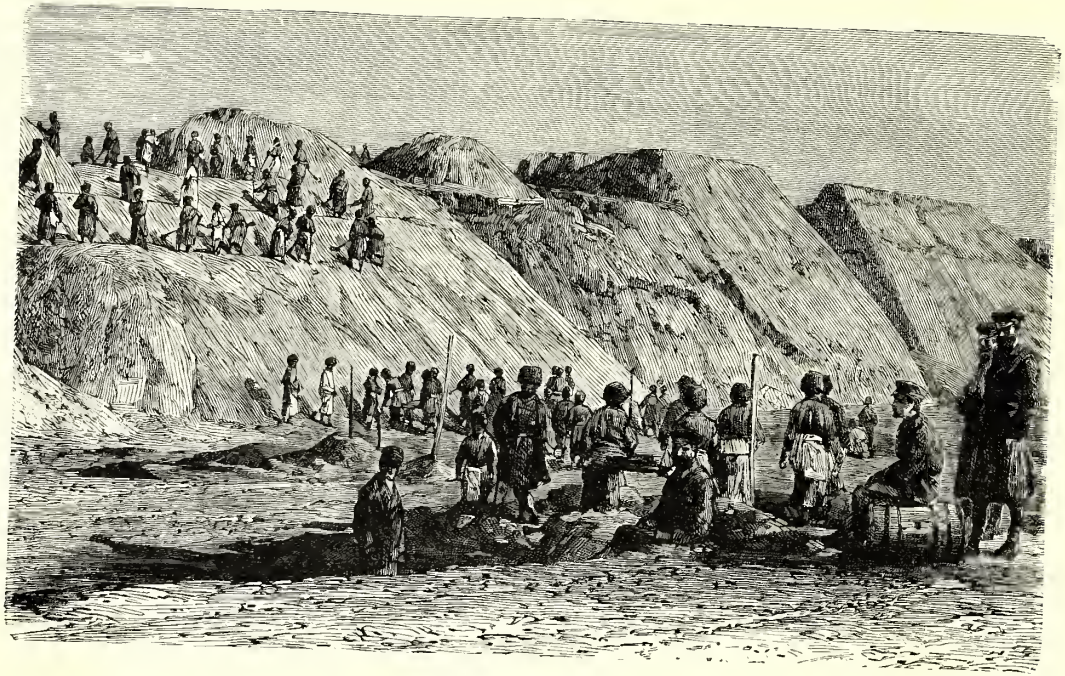
instant solennel, parut si beau à ses compagnons d'armes, qu'ils croient encore avoir vu en lui le Dieu de la guerre. Derrière l'enceinte, 40 000 hommes étaient entassés, dont une dizaine de mille cavaliers, tous résolus à combattre jusqu'à la mort [1]. Leur résistance fut héroïque, mais la brèche finit par se garnir de canons russes, le carnage devint terrible dans l'intérieur de la citadelle et la mort ne choisit pas ses victimes. « On fit peu de prisonniers tekkés, mais il tomba entre les mains des Russes près de 4000 femmes et enfants qu'on logea près de la forteresse. La Société de la Croix-Rouge s'empressa de s'occuper de ces malheureux; elle leur fournit des vivres, du linge, des chaussures et d'autres objets de première nécessité. Les Russes perdirent 4 officiers et 55 soldats tués; 180 officiers et 236 hommes blessés; 10 officiers et 75 hommes contusionnés [2]. » La déroute qui suivit ce combat fut quelque chose d'effroyable. « A quatre heures de l'après-midi, — dit Skobeleff dans son *Rapport officiel*, — voyant le succès de toutes les colonnes, la cavalerie fut conduite par moi à travers la forteresse et mise à la poursuite de l'ennemi, qui battait en retraite du côté du nord, en deux grandes masses.

« L'ennemi fut poursuivi par l'infanterie sur une distance de 10 verstes, et par la cavalerie 6 verstes plus loin; ce n'est que la profonde obscurité et la disparition définitive de l'ennemi qui nous obligèrent à arrêter la poursuite et à renvoyer les troupes au camp.

« Pendant cette poursuite faite par les dragons et les cosaques, et soutenue par un peloton de mineurs montés, il fut tué 8000 personnes des deux sexes.

1. Les Tekkés ne possédaient que quelques petits canons, dont ils ne savaient pas se servir. Mais ils avaient de bons fusils et d'excellents sabres. Skobeleff estima que la prise de Ghéok-Tépé coûta la vie à 20 000 indigènes.

2. Entretien de Skobeleff avec M. Marwin.



Murs de Ghéok-Tépé.

« La masse de la cavalerie ennemie fuyait en avant et apparaissait au loin sur l'horizon. »

Skobeleff ramena son armée au bord de la Caspienne; il avait tenu parole : la résistance des Turkmènes était noyée dans le sang [1].

1. L'une des causes de l'insuccès des précédentes expéditions fut que les Russes combattirent en ordre trop dispersé. Dans une instruction aux officiers, trois semaines avant l'attaque, Skobeleff disait :

« Notre petit nombre ne nous permet pas d'appliquer les règles de la guerre moderne...

« Nous marchons contre un ennemi retranché dans une position excellente; il est couvert par des jardins, des maisons, des murailles, le tout construit et fortifié par de longs travaux; ce lieu a pour lui une double importance; il a été le théâtre de son succès de l'année dernière; il renferme ses familles, ses biens; nous devons donc nous attendre à une résistance *enragée;* à la fin du combat, nous aurons à subir une lutte désespérée au couteau et au yatagan...

« Le principe fondamental de la guerre en Asie centrale est la formation en masses compactes, serrées, sur un front peu étendu; il faut que la troupe soit dans la main de son chef... »

Le général Annenkoff a résumé comme il suit le motif des échecs éprouvés en Turkménie par les vaillantes troupes de l'armée du Caucase :

« Pendant la précédente campagne de Turquie, les troupes s'étaient habituées à une manière de faire la guerre qui nécessitait de grands efforts et de nombreux sacrifices pour passer sous le feu terrible des armes à tir rapide et sous une pluie de projectiles. Mais une fois ce feu passé et les fortifications atteintes, on pouvait considérer l'action comme gagnée; il en était du moins toujours ainsi chez les Turcs, qui, lorsqu'on les abordait à l'arme blanche, ne présentaient plus qu'une faible résistance et qui, rarement, nous recevaient à la baïonnette.

« En 1879, sous Ghéok-Tépé, le combat présenta à peu près la situation contraire. Les Turcomans ne possédaient que très peu d'armes à feu, en sorte que leur tir, bien que très juste, n'était pas ce feu nourri auquel les troupes russes étaient habituées en Turquie, et rendait ainsi beaucoup plus facile l'accès des murailles. L'attaque fut faite sur une ligne longue et espacée, ce qui était une des conséquences de la campagne précédente, pendant laquelle un tel ordre de bataille était nécessaire. Mais la tactique qui aurait réussi pour la prise des positions forti-

Un grand silence règne aujourd'hui dans ces lieux abandonnés. La ville nouvelle n'occupe pas l'emplacement de l'ancienne citadelle. D'impérieuses raisons de salubrité ont conduit le docteur Heyfelder à demander son transfert dans la direction des montagnes. La forteresse renfermait, quand elle tomba entre les mains des Russes, environ 7000 cadavres humains et une quantité innombrable de cadavres d'animaux, sans compter sept cimetières remplis de centaines de morts. Les lignes de retraite des Tekkès étaient jonchées de milliers de corps ; du côté du camp russe, c'était aussi un vrai cimetière. « Nos chevaux, dit le médecin en chef de l'expédition, ne pouvaient pas faire un pas sans heurter de leurs sabots le crâne d'un Turkmène enterré à la surface du sol. Trois jours après la prise de cette place, où 35 000 hommes environ avaient été enfermés avec leurs animaux domestiques, le typhus se déclara dans notre garnison. Tant que nous restâmes dans cette nécropole, il ne fallut pas songer à combattre le fléau. J'obtins enfin la permission de porter le camp sur un terrain salubre (27 février, nouveau style), à sept verstes du côté des montagnes, et le typhus cessa immédiatement. Voilà comment la nouvelle ville occupe aujourd'hui une situation plus élevée, au bord du Ghermaou, tandis que le chemin de fer longe l'ancienne

fiées des environs de Kars et d'Erzeroum ne pouvait pas être heureuse, vu les nouvelles conditions. Ainsi, lors de l'assaut de Ghéok-Tépé, au moment où une ligne de troupes, longue et mince, monta sur les remparts, on vit les Tekkès, bien loin de cesser la résistance, se jeter bravement sur les assaillants, qui ne s'attendaient nullement à être repoussés, et les forcer à battre en retraite. On peut dire par conséquent qu'une des causes de la défaite des troupes russes sous Ghéok-Tépé fut l'adoption de la tactique qui avait eu un plein succès pendant la dernière période de la guerre de Turquie. Cette tactique ne pouvait plus répondre aux conditions de la guerre dans l'Asie centrale, où, au contraire, il est indispensable de garder un ordre de bataille serré, parce que, rien que par son aspect, il inspire le respect et la crainte. »

forteresse, et précisément du côté où elle fut prise d'assaut le 12 janvier 1881. »

Quelques cavaliers turkmènes chevauchent tranquillement du côté de la nouvelle gare, où d'autres indigènes travaillent, sans méfiance ni rancune, à côté des ouvriers et des soldats du Czar. La pacification est complète; l'effroi produit par l'écrasement du 12-24 janvier 1880 ne s'effacera pas du souvenir des générations futures. Elles n'oublieront pas non plus que les vainqueurs furent aussi bons après la conquête que terribles dans la bataille. Tel était le système de Skobeleff : « Frapper fort et longtemps jusqu'à ce que la résistance soit vaincue, et alors reformer les rangs, cesser tout massacre, être bon et humain pour l'ennemi par terre. La soumission faite, les troupes doivent être ramenées dans les limites de la plus étroite discipline : aucun adversaire ne doit plus être touché [1]. »

L'ordre du jour qui suivit la victoire témoigne bien de cette sage politique :

« Je porte à la connaissance de toute la population de l'oasis d'Akhal-Tekké que les troupes de l'Empereur de Russie se sont rendues maîtresses de la forteresse de Ghéok-Tépé, dont les défenseurs ont été exterminés. Les familles de ces derniers, ainsi que celles des habitants qui sont parvenus à s'enfuir, sont prisonnières des troupes victorieuses placées sous nos ordres, et j'engage donc les Tekkès à se résigner à leur sort et à s'abandonner à la discrétion de l'Empereur. Je déclare en même temps que ceux qui feront leur soumission jouiront, pour leurs personnes, leurs familles et leurs propriétés, des mêmes garanties de sécurité que tous les autres sujets du Czar blanc. Quant à ceux qui continueraient à opposer à ses armes victorieuses une résistance insensée, ils seront exterminés comme des voleurs et des bandits. »

1. Entretien du général avec M. Marwin.

Cette attitude a porté ses fruits dès le lendemain de la bataille; j'invoque ici le témoignage du correspondant français qui a suivi toute la campagne :

« J'ai assisté là-bas à de curieux spectacles, un entre autres, qui, sans me surprendre, m'a paru original : c'est la façon d'agir des officiers russes alors qu'il s'agit de faire de la politique avec l'ennemi. Ils n'arrivent pas au lieu choisi pour les délibérations avec un luxe qui pourrait rappeler le camp du Drap d'or; ils viennent, au contraire, avec une simplicité, et j'ajouterai avec une bonhomie incroyable. On se serre la main, on se regarde en vieux amis qui n'ont pas été fâchés de se mesurer, mais qui, la tempête étant passée, sont tout heureux de se connaître. On fraternise, on s'entr'aide; aux femmes et aux enfants on offre des vêtements; aux hommes on offre des cigarettes et du thé, et le général en chef lui-même, les mains dans les poches, le visage souriant, ayant à ses côtés son interprète, échange avec les anciens de bonnes paroles qui, loin de rouvrir la blessure, la pansent et font que d'ennemis on devient immédiatement amis.

« Ce sont mille prévenances à la manière bon enfant, et cela sans chercher malice, parce que, en effet, c'est le fond du caractère russe que cette bonhomie, que ce manque complet de représentation. Et ces braves Tekkés, braves entre les braves, — entendez-moi bien, — sont tout de suite disposés à subir le joug, ce joug ne paraissant pas être bien lourd. »

CHAPITRE III

DE GHÉOK-TÉPÉ A MERV

4-7 septembre.

Askhabad. — Douchak et la future ligne de l'Inde. — L'oasis de l'Atek; la rivière Tedchen. — L'oasis de Merv et le Mourgab. — Arrivée à Merv. — Aspect de la nouvelle ville. — Visite aux autorités russes : le général Annenkoff et le colonel Alikhanoff. — Dîner dans le train. — Les oasis de la Turkménie méridionale. — Le bazar de Merv. — Type et caractère des habitants; mœurs et coutumes.

On ne s'arrête qu'un quart d'heure à la station de Ghéok-Tépé, mais il vous sera facile de descendre du train, d'attendre le suivant et de visiter en détail la citadelle et ses environs. Il circule par semaine deux trains de voyageurs dans chaque sens entre Merv et la mer Caspienne; en outre, vous pouvez tous les jours prendre place dans un train de marchandises transformé en train mixte pour la commodité des touristes [1].

Continuons donc notre voyage. Après Ghéok-Tépé, l'oasis d'Akhal-Tekké devient très verdoyante des deux côtés de la ligne, à droite surtout, au pied des montagnes où l'eau ne

1. L'exploitation du Transcaspien forme aujourd'hui un service distinct de la construction; elle est confiée au général Basof.

manque pas. La chaîne persane se creuse en forme de cirque et présente un panorama superbe.

Midi 43. Station de *Besmein*. Le pays ne cesse pas d'être bien cultivé. Des arbres en assez grand nombre. A gauche se dessinent des dunes de sable formant une ligne de collines. A droite, l'horizon est toujours fermé par les montagnes escarpées de la Perse. Nombreux troupeaux de vaches et des multitudes de bourriquots. Les ânes ont la ressource d'exterminer les chardons; mais les vaches semblent faire triste figure dans les pâturages brûlés par le soleil. N'en ai-je pas vu déjà, de ces malheureuses, au bord de la Caspienne, se précipiter avidement sur des débris de pastèques jetés par la portière d'un wagon? Bonnes laitières de Normandie, que feriez-vous ici? Du reste, les indigènes ne boivent que le lait de chamelle.

Nous arrivons à une heure trente au chef-lieu de la Transcaspienne, Askhabad. En face, sur la gauche de la ligne, un fort turcoman; à côté de la ville nouvelle, peuplée d'environ 8000 âmes, y compris 4000 soldats de garnison, un camp russe de création récente. Plusieurs rideaux d'arbres, blancs de poussière, cachent les habitations européennes, en pierres — il y a cinq ans on ne voyait ici que des huttes en terre glaise —, les quartiers persans, le bazar, le lazaret, les casernes, les magasins d'approvisionnements, l'hôtel du général Komaroff, chef du gouvernement transcaspien. Le général fait une tournée d'inspection sur la frontière; nous le verrons au retour, et la capitale avec lui.

En quittant la gare, qui est de première classe et possède de nombreux bâtiments, magasins de dépôt, réservoirs d'alimentation, etc., le chemin de fer passe entre les ruines de deux forteresses turcomanes et plusieurs villages ou ronds de tentes, véritables *douars arabes*.

Un tumulus élevé se remarque sur la droite; et l'on aperçoit de tous côtés un grand nombre de petites tours en argile, hautes de 3 à 4 mètres. Que signifient ces tours, qui

peuvent abriter une demi-douzaine d'hommes au plus et ne possèdent qu'une étroite porte très basse, où l'on ne passe que le dos courbé en deux? Ces fortins servaient d'abri aux Turcomans de l'Akhal-Tekké, contre les incursions des cavaliers merviens ; ils servaient aussi de postes d'observation pour les guetteurs chargés de signaler l'arrivée des pillards. Aussitôt l'alarme donnée, les cultivateurs laissaient leurs champs, les bergers, leurs troupeaux, pour chercher un refuge dans les tours les plus voisines.

Entre tribus de même race, on guerroyait fréquemment, on se razziait sans trêve ni merci. Quand vinrent les Russes, en 1880, 6000 soldats de Merv prirent part à la défense de Ghéok-Tépé. Quelques jours avant l'assaut, ils firent défection et retournèrent dans leur oasis. Chez les peuples sauvages, les rivalités des chefs priment tout, même le sentiment patriotique.

Vingt minutes après avoir quitté Askhabad, la végétation luxuriante, les arbres, les jardins, cessent tout à coup ; on traverse deux langues de sable dont la largeur atteint 13 kilomètres. La terre ne cesse pas d'être cultivée au pied des montagnes de Perse, qui s'éloignent tout en devenant plus élevées. Beaucoup de tentes, beaucoup de chameaux.

De grandes ruines apparaissent sur la droite, à 12 verstes d'Askhabad ; ce sont celles d'une très ancienne cité (*Amaou*), et elles comptent parmi les plus belles de la contrée. Faites en terre argileuse, elles mesurent une longueur de plus d'un kilomètre et demi ; l'œil y distingue une citadelle aux remparts élevés, avec une tour centrale et des portiques ornés de briques émaillées qui semblent avoir appartenu à une mosquée persane.

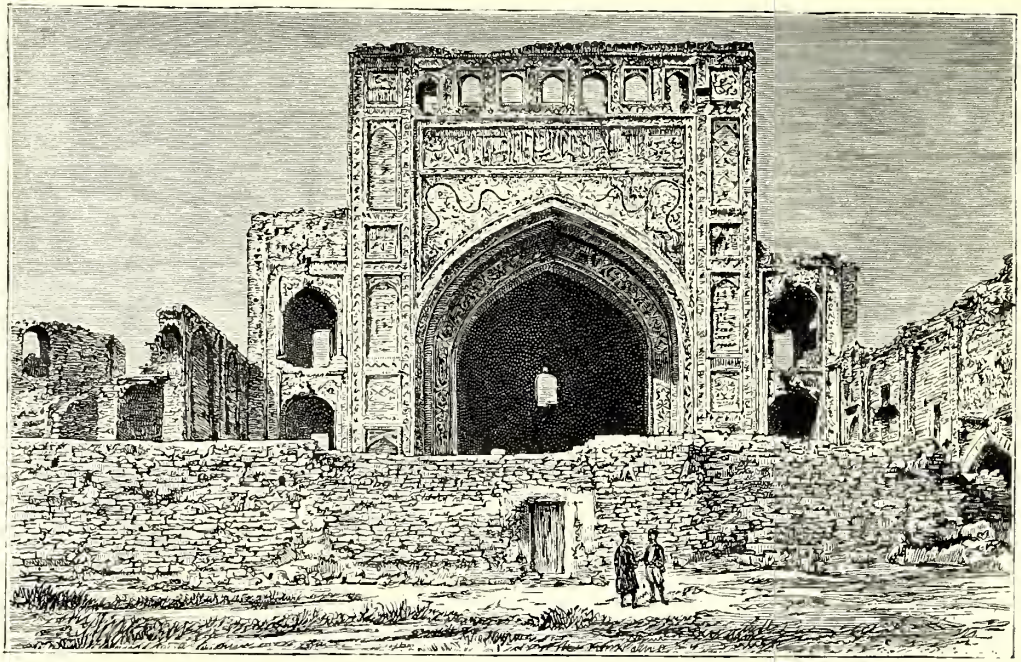
C'est toujours dans les sables que se rencontrent les inégalités de terrain ; ici, en particulier, le train passe sur un remblai d'environ 5 mètres de hauteur maxima et d'un kilomètre de longueur. Les dunes sont tapissées d'une herbe jaune, courte et clairsemée ; elle paraît avoir été brûlée ;

mais, nous dit-on, le soleil est l'incendiaire. Les touffes de saxaoul se font maigres et rares. Quant aux habitations, aux tentes indigènes, aux troupeaux, ils disparaissent tout à fait.

Les dunes mamelonnées font bientôt place au désert d'alluvions, où le chemin de fer déroule ses deux fils de rails en lignes droites d'une longueur prodigieuse. C'est un spectacle assez nouveau que de voir ces alignements parfaitement tracés se perdre à l'horizon; il y en a qui dépassent 30 kilomètres. Ici se termine l'oasis de l'Akhal, qui forme, le long du Kopet-Dagh, une bande de 217 verstes de longueur, de 6 à 15 verstes de largeur. Tout ce pays a fait partie du royaume des Parthes et subi les révolutions que mentionne l'histoire asiatique.

A quatre heures, on arrive à la station de *Ghéours* ou *Ghiaours* (verste 479), où les chaînes persanes présentent un superbe tableau. Les premières hauteurs s'abaissent pour former une large vallée verdoyante qui pénètre dans le massif montagneux et permet d'apercevoir les sommets élevés du plateau de l'Iran. Là serpente le chemin muletier qui mène d'Askhabad à l'importante ville de Mesched (30 000 habitants). Ce chemin, s'il est un jour remplacé par une voie carrossable, prendra une grande importance stratégique; il occupe l'unique coupure par laquelle une armée anglaise puisse descendre du plateau dans la plaine et intercepter les communications entre Merv et la mer Caspienne. Les Russes ont dépensé depuis deux ans 150 000 roubles sur cette route, qui ne doit être — je suppose — franchissable que pour eux seuls.

Mesched a du reste joué dans l'histoire de la Perse un rôle important depuis deux siècles, et fut bâtie sur les ruines de la grande ville de *Thous*, où se voyaient, d'après Yaqout, les tombeaux d'Ali, fils de Mouça-er-Ridha, et de Reschid, fils d'El-Mehdi. « Thous, dit Mo'çer ben Mœhlehl, — cité par Yaqout, — est formé par la réunion de quatre



Ruines d'une mosquée près d'Askhabad.

villes, dont deux sont grandes et les deux autres de moindre importance; elle a une étendue d'un mille carré. On y voit de beaux monuments qui datent de l'islamisme... Entre Thous et Niçabour est un château d'un aspect imposant, entouré de fortes et hautes murailles. L'intérieur est d'une construction remarquable, et on ne peut voir sans étonnement ses portiques, ses arceaux, ses salles et ses cellules nombreuses. » (Traduction Barbier de Meynard.) A l'époque actuelle, Mesched n'a pas cessé d'être un lieu de pèlerinage très fréquenté; elle peut passer pour la rivale de La Mecque dans le monde de l'islamisme, et nous verrons plus tard que cette particularité n'a pas été négligée par les Russes, depuis la construction du Transcaspien.

Les vestiges de vie reparaissent en même temps que la verdure. A gauche de Ghéours, grandes ruines d'une forteresse turcomane, où se dressent encore six hautes tours; à droite, jolies oasis, avec les ruines d'un autre fort, un gros village et de nombreux troupeaux de chèvres et de moutons.

L'alluvion se couvre d'une végétation assez fournie; il y a même quelques champs labourés.

Le chemin de fer se rapproche des montagnes, qui prennent un nouvel aspect. Les petits chaînons du premier plan ne se sont pas reformés après la vallée de Mesched et ne masquent plus la grande chaîne. Celle-ci se dresse à pic, formant une falaise infranchissable, de 4 à 500 mètres de hauteur; la ligne de crête horizontale est coupée de dentelures qui ressemblent aux créneaux d'une muraille cyclopéenne.

Cinq heures douze. Petite station d'*Akhsou* (verste 496). Le désert, l'herbe jaunie et clairsemée, sont revenus. A Ghéours, il n'y a que peu d'eau, et cette eau est mauvaise, bouense, stagnante; Akhsou ne possède pas la moindre source.

La nuit est venue, quand le train pénètre dans l'oasis de

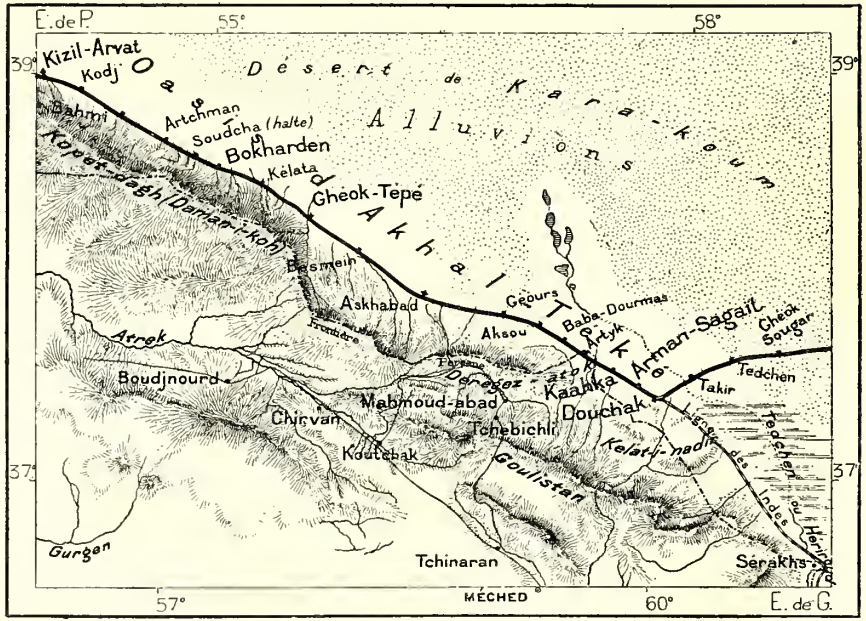
l'Atek, après avoir franchi les 45 verstes de sables qui séparent cette oasis de celle d'Akhal-Tekké.

La station suivante, *Baba-Dourmas* (verste 517), est située encore dans le désert d'alluvions et n'offre pour l'alimentation qu'une source salée très mauvaise, employée provisoirement au service des machines. Il faut aller à l'importante gare d'*Artyk* (verste 535) pour trouver de l'eau en abondance et d'assez bonne qualité, quoique un peu salée. Les contours du plateau persan se sont abaissés d'un bon tiers et, depuis Baba-Dourmas, ont perdu leur aspect de muraille. De nombreux contreforts se détachent de la chaîne principale et forment des vallées perpendiculaires, où de petits torrents intarissables permettent la culture.

Je voudrais bien vous rendre la lecture de ce voyage en chemin de fer moins fastidieuse que ne fut le voyage lui-même. Mais comment faire, si je m'astreins à rendre compte jour par jour de mes impressions? Et puis, quand le touriste s'est ennuyé, n'est-il pas un peu juste qu'à son tour il ennuie le lecteur?

Allons, si vous le voulez, au wagon-restaurant, avant de préparer nos couchettes. Dieu merci, nous ne sommes point parqués dans d'étroits compartiments, où les voyageurs se font bêtement vis-à-vis, sans se connaître et souvent sans s'adresser la parole, pendant des heures et des journées entières. Par exemple, le trajet bien connu de Brindisi à Paris dure cinquante-deux heures; vous arrivez à destination avec une bonne courbature et dans un état d'ahurissement difficile à décrire. Il faut avoir passé par là. Dans les trains transcaspiens, vous pouvez circuler d'un bout à l'autre, vous dégourdir les jambes, vous asseoir où bon vous semble, chercher d'agréables compagnons de route : ils ne manquent pas en Russie.

Le wagon-restaurant, attenant à un wagon-cuisine, ne renferme qu'une grande table, où vingt personnes peuvent s'asseoir. Nous trouvons d'aimables officiers qui nous font



Oasis de l'Akhal-Tekké et de l'Atek.

place avec une exquise politesse. A vrai dire, le chemin de fer transporte principalement le personnel militaire employé à la construction et à l'exploitation. Le thé chauffe dans un immense samovar; mais si vous préférez le bon vin de Crimée ou l'excellente bière de Kazan, vous avez le choix. Le *borchtch*, potage national préparé avec du lait aigri, ne vous plaira peut-être pas au premier essai; mais les provisions de toutes sortes ont été renouvelées à Askhabad; vous pouvez dévorer à belles dents de succulentes côtelettes de mouton et d'énormes tranches d'un melon délicieux. Ce melon vaut bien la conquête; par sa taille comme par son parfum il laisse loin derrière lui toutes les espèces connues. Les raisins aussi, et les pêches, ne sont pas à dédaigner. L'oasis d'Akhal-Tekké est bien loin de Saint-Pétersbourg; mais les gourmets y trouvent quelques compensations à l'exil.

5 septembre.

Nous avons franchi pendant la nuit l'oasis de l'Atek, qui forme au pied des montagnes une bande de terre moins longue que celle d'Akhal, moins peuplée aussi (environ 50 000 individus), mais plus verdoyante et mieux garnie d'arbres [1]. Propre à la grande culture et riche en gras pâturages, elle est fiévreuse pour les Européens et infestée de moustiques. Les rives argileuses des ruisseaux qui la sillonnent fournissent d'excellents matériaux pour la fabrication des briques; cette industrie a pris dans le pays une impor-

1. Il convient de mentionner que le chemin de fer contourne, à quelques kilomètres, la ville persane de *Lutfabad*, située dans la plaine. Il ne pénètre nulle part sur le territoire persan. La commission de délimitation a laissé cette ville à la Perse, bien qu'elle soit située tout à fait en dehors de la frontière naturelle. Entre Artyk et Douchak, il y a deux petites stations dans l'oasis de l'Atek : *Kaahka* (verste 568) et *Arman-Sagaïl* (verste 587).

tante extension, même avant l'arrivée des Russes. Ajoutons qu'en vertu de leurs sages principes de colonisation et de domination, ceux-ci ont laissé officiellement et nominalement sans doute — car un capitaine russe lui est adjoint — le gouvernement territorial de l'oasis à un chef indigène, Makhtoum-Kouli-Khan, fils du terrible Nour-Verdy-Khan, leur ancien adversaire. Ce Makhtoum-Kouli a le grade de major dans l'armée du Czar. C'est lui qui, son père mort, défendit Ghéok-Tépé contre Skobeleff. Il avait alors vingt-quatre ans. Réfugié à Merv, après la défaite, il fit sa soumission l'un des premiers, et depuis lors cet homme intelligent et sympathique a assisté au couronnement d'Alexandre III; il a ramené de Moscou un cuisinier russe et il boit du vin.

L'oasis de l'Atek se termine à l'importante station de *Douchak* (verste 606), point méridional extrême du Transcaspien, où pourra s'embrancher plus tard, si les circonstances politiques le permettent ou l'exigent, un prolongement sur la frontière afghane, Hérat, Kandahar et les fameuses passes de Bolan. Ce prolongement passerait à Sérakhs, nouvelle ville russe de 3000 habitants, bâtie sur la rive droite du Tedchen, en face d'une vieille ville persane [1] et au carrefour des routes de Merv en Perse (cette route, qui conduit à Mesched, est aujourd'hui carrossable sur le territoire persan) et de Hérat à la mer Caspienne;

1. « Serakhs ou Serkhas, grande et ancienne ville du Khorassan, écrivait Yaqout il y a sept siècles; à moitié chemin de Niçabour et de Merv, à six jours de l'une et de l'autre... Alexandre, surnommé Zou'l-Quarneïn, termina la ville et la fortifia... Elle manque d'eau et n'a pendant l'été que quelques citernes d'eau douce. Son territoire n'est arrosé que par une rivière provenant des fleuves d'Hérat et qui tarit pendant une partie de l'année; aussi les champs donnent d'assez pauvres récoltes; le terrain est bon, et on voit plusieurs prairies aux environs; mais les villages sont rares. »

Cette description est encore exacte de nos jours.

au sud de ce point important le tracé contournerait la riche oasis du Pendeh [1], que forment les irrigations du Koutsk, affluent du Mourgab.

Laissons de côté toute éventualité d'une conquête de l'Inde anglaise par les armées du Czar; quelle révolution économique, le jour où les lignes ferrées de l'Hindoustan pourraient se relier au Transcaspien! La distance de Calcutta, de Delhi, de Lahore à l'Europe occidentale serait réduite de moitié. Il suffirait de dix à douze jours pour aller de Paris aux bords du Gange, et l'on se demande quelle route choisirait alors la malle des Indes; sans compter que le Club alpin ne pourrait manquer de délaisser les hôtelleries suisses, et que la gloire du classique mont Blanc pâlirait devant celle de l' « invincible » pic Everest.

Notre génération verra-t-elle s'accomplir ces grands événements? Il serait téméraire de l'espérer, bien qu'il ne reste en somme que peu de chose à faire pour combler la lacune; de Douchak à la frontière d'Afghanistan, la distance ne dépasse guère 200 verstes en plaine; de cette frontière aux passes de Bolan, point terminus du réseau indien, elle est de 800 verstes environ, mais sur ce long parcours il n'existe pas de difficultés naturelles comme dans le désert turcoman. Des habitants et de l'eau à peu près partout; des sables qui ne se comparent pas à ceux du désert de Karakoum. Pas de montagnes; les formidables contreforts du Paropamise, indiqués sur les anciennes cartes, sont tout simplement des mythes. M. Lessar a signalé le premier la facilité du passage : ce n'est pas un de ses moindres titres de gloire. En moins de *trois semaines*, grâce aux mesures prises, le Transcaspien peut atteindre la frontière afghane et y jeter une armée de cent mille hommes

1. Les Anglais appellent de préférence *Pendjdeh* ce district, qu'on prend quelquefois pour une ville. Le mot Pendeh signifie *cinq* et paraît venir du grec; il y a en effet cinq villages *sarikhs* dans l'oasis.

qui sera triplée le mois suivant. Les Anglais ne feront-ils donc rien pour donner pacifiquement la main aux Russes? Dieu sait pourtant si ces derniers nourrissent les noirs desseins qu'on leur prête et s'ils se soucient de s'engager dans une grosse aventure en Asie! L'Inde leur importe peu par elle-même; ils ne s'en empareront que contraints et forcés.

Après Douchak, le chemin de fer quitte brusquement la direction du sud-est pour prendre celle du nord-est, et le désert d'alluvions reparaît jusqu'à l'importante rivière du *Tedchen*, qui descend de l'Afghanistan et arrose Hérat sous le nom de *Hériroud* [1]; le chemin de fer la franchit sur un pont métallique à travées un peu étroites peut-être, eu égard aux matériaux de grandes dimensions que charrient les crues. Près du fleuve, dont les abords limoneux sont d'un accès fort difficile pendant et après les inondations printanières, vient d'être construite la station de *Karibent* (verste 653), dans une petite oasis qui s'étendra facilement, le jour où les eaux du Tedchen, au lieu de se perdre inutilement dans les sables du désert de Karakoum, seront captées par des barrages et des canaux d'irrigation. Dans la plaine de Hérat il existe déjà de nombreux ouvrages de ce genre, et l'étendue des périmètres arrosés est, dit-on, considérable [2].

1. Le Hériroud est formé par la réunion du *Dchengel-ab* et du *Tingel-ab*, qui descendent de la partie est du versant sud du *Sefid-Kouch*. Il prend ce nom de Hériroud (fleuve de Hérat) à partir de la large vallée de Hérat. A Tyr-Poul, célèbre par un pont de 40 brasses, sa vallée se resserre dans un ravin rocheux. Le fleuve fait un coude au nord et marque la frontière entre la Perse et l'Afghanistan, puis entre la Perse et la Turkménie. Il franchit une passe entre les monts *Borchout* et *Kartala*, et entre enfin dans la plaine. A partir de Serakhs, il abandonne la frontière persane et arrose l'oasis de l'Atek ou du Tedchen, qui lui donne son nom turkmène. (O. Heyfelder.) Cette rivière, sujette à de fortes crues, — les Russes en ont eu la preuve en 1886, — se dessèche complètement pendant l'été.

2. « J'ai constaté, dit Yaqout, lorsque je parcourus cette

Les alluvions stériles se montrent de nouveau après la traversée du Tedchen et se prolongent jusqu'à l'oasis de Merv, sur une longueur de 70 verstes. Ce pays plat, anciennement couvert de forêts, ne produit plus aujourd'hui que des broussailles, et les rares voyageurs qui l'ont traversé avant la construction du chemin de fer racontent qu'ils emportaient leur eau avec eux, que les citernes, creusées le long de la route de Merv, étaient généralement vides, et qu'à chaque pas ils rencontraient des cadavres de

contrée (l'an 614 de l'hégire), qu'Hérat l'emportait sur toutes les autres villes du pays, par sa grandeur et sa prospérité, par la richesse de son sol, sa nombreuse population, la beauté de ses jardins, l'abondance de ses cours d'eau, et aussi par la foule de savants et d'hommes de mérite qu'elle a produits. Mais elle n'a pu échapper aux rigueurs de la fortune, car les Tartares impies l'ont envahie en 618 et l'ont presque réduite à néant... On cite ce distique d'Ahmed-esch-Schami :

« Hérat est une terre abondante et féconde où fleurissent la jacinthe et le narcisse;

Personne ne peut se résoudre à s'en éloigner avant d'être ruiné. »

Et cet autre distique du fameux poète Zewzeni :

« Au milieu de ses attraits divers, Hérat me retient par un double charme :

« Le souffle de son vent du nord, son raisin et le regard enchanteur de ses belles (littéralement : de ses gazelles). » (Traduction Barbier de Meynard.)

« La ville d'Hérat, dit Ed-Dehbi, cité par Yaqout, a été fondée par Alexandre, lorsque ce conquérant, ayant envahi l'Orient, se préparait à attaquer la Chine. Il obligea les habitants des différentes contrées par lesquelles il passait de bâtir une ville dont il leur donnait lui-même le plan et les proportions, afin de se garantir contre les invasions étrangères. Informé de l'humeur sauvage et indomptable des gens de ce pays, il les força à jeter les fondements d'une ville. Il en traça le plan, fixa l'étendue, la largeur et la hauteur de ses murs, le nombre de ses bastions et de ses portes, et leur promit de leur payer leur salaire lorsqu'il reviendrait de Chine. A son retour il examina les travaux, et, les trouvant fort mal exécutés, il adressa de vifs reproches aux habitants, et les punit de ne pas s'être conformés à ses ordres en les privant de toute rétribution. »

bêtes de somme, mortes de soif. Les stations de *Ghéok-Sougar* (verste 675) et *Djoudjou-Kli* (verste 700) sont alimentées par une conduite en fonte venant du Tedchen et par le canal Alikhanoff, qui emprunte les eaux du Mourgab [1]. *Dortkhouine* (verste 723) est située en plein désert. Pas d'eau, pas d'habitants, une solitude effrayante. Pas mal de dunes sablonneuses, avec des touffes de saxaoul; le sol est criblé de trous qui sont l'œuvre — non des boulets de Skobeleff — mais d'une armée de rats blancs. Terrible, l'espèce des rats blancs, disent les Russes; elle anéantira tous les rats du monde. N'en est-il pas ainsi des races humaines? Nous sommes ici à même de le constater. Ces Persans dégénérés, que les Turkmènes traitaient si durement avant l'occupation russe, et qu'ils ne cessent pas de mépriser, ont été les maîtres de la terre.

Le soleil vient de se lever quand nous entrons enfin dans l'oasis de Merv. Le premier gourbi fait son apparition au milieu de broussailles suffisamment épaisses pour qu'il soit impossible d'y pénétrer. Pays béni par les chasseurs! Il paraît que le faisan y abonde, au point de valoir à peine un coup de fusil.

On aperçoit un campement d'ouvriers militaires qui sont en train de poser le télégraphe. Deux lignes télégraphiques uniront Merv, Tchardjoui, Boukhara, Samarcande, à l'empire russe; le général Annenkoff ne s'est pas contenté de l'ancienne ligne, qui date de l'époque de l'occupation; il a son fil à lui, aboutissant à son cabinet de travail, le suivant dans un train spécial, et il sait s'en servir pour donner ses ordres.

Les dunes de sable n'ont pas complètement disparu aux limites de l'oasis, mais, à mesure qu'on approche du Mour-

1. La conduite en fonte du Tedchen mesure 25 verstes de longueur et a coûté 220 000 francs. Le canal Alikhanoff a 60 verstes de longueur. Sa construction est récente. On l'endigue pour se mettre à l'abri des inondations.

gab [1], les alluvions prédominent de plus en plus. la végétation devient abondante, un vert gazon couvre les rives de ruisseaux artificiels, derniers vestiges des grands travaux exécutés vers l'an 1000 par un sultan célèbre dont nous visiterons bientôt le tombeau, le sultan Sandjar. Les eaux canalisées rencontrent çà et là des fonds de sable, où elles s'infiltrent pour couler souterrainement et reparaître un peu plus loin. Les tentes de feutre, les huttes en feuillages, et de nombreux Tekkés à cheval, égayent ce paysage, qui paraît luxuriant, après la traversée du désert. Pourtant les arbres, les vrais arbres ne se sont pas encore montrés.

Huit heures quarante. Station de *Karibata* (verste 745). Soyez heureux, c'est la dernière avant Merv. Camp militaire important, nombreuses paillottes turcomanes, nombreuses tentes, un grand mouvement d'ouvriers indigènes qui parachèvent les travaux de la voie, sous le commandement de soldats russes., Il semble qu'on approche d'une capitale. L'oasis est toujours touffue et verdoyante.

Le train reprend sa marche. Tout à coup la végétation diminue et le sable reparaît. Revenons-nous dans le désert? Non, c'est une fausse alerte. Nous sommes dans une partie de l'oasis qui a cessé d'être irriguée. Des tours de guetteurs se dressent de tous côtés; les Turcomans de l'Akhal-Tekké rendaient quelquefois leur visite à leurs frères merviens.

Neuf kilomètres plus loin (verste 754), la végétation redevient plus belle que jamais; les ronds de tentes se rapprochent, de grands troupeaux de bœufs, plus gros que

1. Le Mourgab (eau blanche) prend sa source dans l'Afghanistan septentrional, sur le versant nord du *Sefid-Kouch*, coule dans un pays peuplé par la tribu des *Khazar*, et entre vers Baba-Mourgab dans la plaine que le célèbre explorateur russe M. Lessar appelle la Turkménie méridionale. Depuis son confluent avec le Koutsk (rivière du Pendeh) jusqu'à l'oasis de Merv, il est bordé, à gauche par un désert de sables, à droite par un désert d'alluvions.

ceux d'Algérie, paissent tranquillement sans même tourner la tête au passage du train. Le gibier foisonne dans les taillis : un chevreuil nous regarde passer à 150 mètres, sans songer à détaler.

A la verste 758, les cultures commencent à droite et à gauche de la ligne; là aussi apparaissent les premiers beaux arbres. Les villages se touchent, pas un pouce de terre ne reste en friche, des murs de clôture en terre séparent les propriétés; les jardins fruitiers sont abondamment irrigués. Nous sommes cependant à l'époque des basses eaux du Mourgab, et le fleuve n'a pas plus de 3 ou 4 pieds d'eau : au printemps, il subit des crues de 14 pieds et davantage, qui submergent les terrains bas du voisinage. Beaucoup de chevaux, beaucoup de chameaux. Ici le chameau à une bosse semble prédominer; dans les précédentes oasis, nous avons rencontré surtout des dromadaires à deux bosses [1].

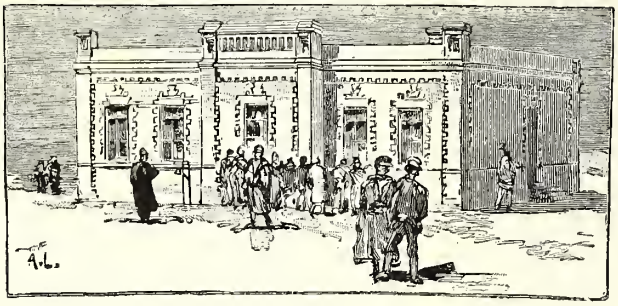
Verste 764. Un gros village sur la droite avec une tour carrée à deux étages qui paraît avoir de 20 à 25 mètres de hauteur. Des maisons en terre avec toits superposés en forme de dômes. La végétation est luxuriante; les arbres abondent.

Peu après apparaît, à 800 mètres sur la gauche, une grande forteresse, dont les murailles d'argile s'élèvent le long d'une belle rivière : nous sommes à Merv.

Cinquante-deux jours se sont écoulés depuis l'inauguration de cette gare, dans le mystérieux repaire des brigands tekkés, et, malgré le repos de six semaines accordé aux troupes après cette solennité patriotique, les bâtiments du chemin de fer, les constructions de la ville, ont pris un développement considérable. Partout les ouvriers s'agitent, on travaille, on bâtit avec une sorte de rage.

1. Le dromadaire est plus résistant que le chameau et peut porter de plus lourds fardeaux. Du reste, le chameau turcoman n'est pas absolument identique à celui du Sahara algérien; il en diffère notamment par les jambes de derrière.

Nous descendons du train et confions nos valises à des *facchini* persans; un service de voitures publiques n'a pas encore eu le temps de s'installer, mais cela viendra bientôt. Déjà il existe à Askhabad.



Station de Karibata.

Du reste la route à faire à pied n'est pas bien longue; la ville nouvelle touche à la gare. Ce ne serait rien sans la poussière, mais quelle poussière! On y enfonce jusqu'à la cheville, on la respire à pleins poumons, on marche dans un nuage. Cet état de choses, préjudiciable à la santé publique [1], n'est évidemment que passager; impossible de tout faire à la fois.

Sous la conduite d'un jeune Polonais qui parle allemand et nous sert d'interprète, nous gagnons l'hôtel à la mode; pas de chambres. A travers les larges rues qu'aucun ombrage n'abrite encore contre l'ardeur du soleil, il faut chercher un autre *albergo;* nous en visitons cinq successivement. Tous remplis d'officiers et de fonctionnaires. La situation devient grave. Il n'en reste plus qu'un, ouvert les

1. Il paraît que l'inhalation excessive de poussière engendre ici, comme à Askhabad, des maladies de poitrine, même la phtisie pulmonaire.

jours précédents; il n'a même pas encore d'enseigne, les maçons y mettent la dernière main et les plâtres ne sont pas secs. Nous les sécherons. On nous donne des chambres minuscules au rez-de-chaussée — tous ces hôtels, comme les autres bâtisses, n'ont qu'un simple rez-de-chaussée; — un lit, une table en bois blanc, deux chaises de paille forment l'ameublement; le lit se compose d'une planche recouverte d'un mince matelas qui semble rembourré avec des cailloux; quand je soulève la couverture, un joli petit cent-pieds [1] s'échappe prestement et disparaît dans une fissure de la terre. Car le parquet n'existe pas encore, ce sera pour un de ces jours. Si j'entre dans ces détails, c'est uniquement pour donner l'idée des souffrances endurées par les Russes dans cette contrée, de leur force de résistance, de leur énergie indomptable. Encore nous arrivons à la fin des grandes chaleurs, le dernier ouragan du nord-est a marqué la transition brusque entre l'été et l'automne; huit jours auparavant, le thermomètre oscillait nuit et jour entre 40 et 45 degrés centigrades. C'était alors une invasion générale de scorpions et d'animaux rampants plus venimeux les uns que les autres. « Aujourd'hui, nous dit-on, ils sont rentrés sous terre, dans les crevasses béantes qui fendillent le sol, même au pied de notre grabat, et ils n'en sortiront que l'année prochaine. Mais d'ici là les trous seront bouchés; les planchers construits; vous n'aurez plus à craindre le contact de ces bêtes immondes. »

Dans tous les cas, vous devrez toujours vous méfier de l'eau du Mourgab. Gardez-vous bien d'en boire sans l'avoir fait bouillir. Le docteur Louis Heidenreich attribue à son usage la *plaie du Pendeh*, endémique dans cette oasis. Elle tient à l'introduction dans l'organisme d'un microbactérie spécial, qui provoque des lésions fort douloureuses et d'autant plus graves que le nombre d'abcès en suppu-

1. Scolopendre dont la morsure est très dangereuse.

ration est plus grand. Le docteur Heyfelder en a compté 50 à la fois sur le même officier de Syr-Iasy. Et il déclare que personne n'échappe complètement à cette véritable peste. Vous êtes prévenus, si vos projets de voyage vous conduisent dans le petit paradis qui a failli brouiller deux grandes nations.

Après un déjeuner qui vous eût fait faire la grimace, si vous êtes difficile, nous nous mettons en campagne pour trouver le général Annenkoff, chef suprême des travaux du Transcaspien. Il faut passer le Mourgab sur un pont provisoire en charpente, de 50 mètres de longueur, qu'utilise le chemin de fer [1]. La ville commerçante, où nous sommes descendus, se développe sur la rive gauche de la rivière; ses rues, tracées au cordeau, dans deux directions rectangulaires, pourront être prolongées indéfiniment dans l'oasis; déjà ornées de plantations naissantes, elles deviendront de superbes boulevards.

La ville administrative sera bâtie sur l'autre rive du fleuve. Une dizaine de grandes habitations en maçonnerie de briques, ayant fort belle apparence, et destinées aux fonctionnaires et employés du chemin de fer et des administrations civile et militaire, en forme le noyau. C'est aussi sur la rive droite que se trouve la grande citadelle turcomane; ses murailles de terre, que le chemin de fer traverse, envelopperont la future cité russe, rendue ainsi complètement indépendante de la ville des marchands, où domine l'élément indigène, tekké, persan, boukhare. Faut-il voir dans cette division une mesure de précaution pour l'avenir? Peut-être.

1. Il existe à Merv deux autres vieux ponts en bois, de construction indigène. Un troisième pont du même genre se voit à *Iolatane*. (Heyfelder.) Comme il existe beaucoup de gués sur le Mourgab, du moins en été, ces ouvrages presque informes ne sont pas toujours utilisés. Du reste la coutume tekké consiste à passer la rivière avec des bateaux plats (caïques), qui se halent sur une corde tendue transversalement.

Forteresse de Merv.

Après une bonne promenade au soleil, nous découvrons la demeure du général. Il est deux heures. C'est le moment de la sieste pour ceux qui font la sieste; mais tout le monde n'en a pas le temps. Nous sommes immédiatement introduits. Son Excellence, en uniforme, entourée de tables couvertes de papiers et de plans, nous reçoit avec la plus grande cordialité. A première vue on devine l'homme actif, pénétré d'une idée fixe, et qui consacre toutes ses forces physiques et intellectuelles à l'achèvement rapide d'une grande entreprise.

« Et vos otkrytyi-list, dit-il tout à coup. Ah! tant mieux. Vous êtes parfaitement en règle. C'est que j'ai des ordres formels, et j'eusse été désolé... Avez-vous vu Komaroff à Askhabad? Non? Vous devez donc vous présenter aujourd'hui au colonel Alikhanoff, au célèbre Alikhanoff, gouverneur de Merv, et au colonel Liniévitch, commandant des troupes. N'attendez pas qu'ils vous demandent vos papiers pour les leur faire voir. Je vous donne mon ordonnance, et vous retiens à dîner ce soir, dans mon train. Je n'ai pas d'autre hôtel depuis quinze mois. »

Nous partons, précédés d'un Cosaque chamarré de croix de Saint-Georges. Celui-là est un brave, comme son maître. En France, le ruban rouge récompense tous les services possibles, et la plus belle décoration d'un maréchal est la médaille militaire. En Russie, quand on voit le ruban jaune et noir sur la poitrine d'un officier ou d'un soldat, on sait tout de suite à qui l'on a affaire. Les statuts de l'Ordre sont formels : il faut avoir risqué sa vie dans certaines circonstances, fait telle et telle action d'éclat pour mériter la croix de telle ou telle classe; les croix se portent simultanément, l'une n'annule pas l'autre, si je puis ainsi parler. On peut donc, du premier coup d'œil, interpréter une brochette, comme on lit un livre ouvert. Ajoutez que le maintien sévère de la discipline et la conservation jalouse des traditions de bravoure ne laissent aucune part à la faveur :

le Czar actuel n'a pas la croix de première classe, que possèdent seuls les grands-dues Michel et Nicolas, pour avoir annexé des provinces à l'Empire pendant la dernière guerre de Turquie. Le Cosaque qui nous accompagne est plusieurs fois décoré de la croix des soldats : le général Annenkoff n'a pas encore gagné celle des officiers, malgré une blessure ; il porte simplement à la poignée de son sabre une dragonne jaune et unie qui symbolise en quelque sorte le courage inutile ; et en effet le général raconte lui-même qu'il eut le bras percé d'une balle pour s'être volontairement exposé, aux côtés de Skobeleff, à la mousqueterie des Tekkés. Ses fonctions ne l'y obligeaient pas.

Je fais ces réflexions en cheminant à travers les vastes établissements militaires qui occupent les deux rives du Mourgab, à l'amont de la ville marchande. Nous pataugeons dans une poussière affreuse. Heureusement on a de grandes bottes. L'accueil des colonels Linievitch et Alikhanoff, qui ne dépendent pas du général Annenkoff, exclusivement chargé du chemin de fer, est aussi empressé que le permet une intelligence imparfaite de la langue française ; mais les poignées de main suppléent aux lacunes de la conversation. Impossible de s'empêcher de rire en chœur. On est heureux, dans ce pays perdu, de voir des étrangers, des Français surtout. La guerre de Crimée, guerre dynastique, on le sait bien ici, n'a nullement éteint les sympathies réciproques de deux races semblables par leurs grandes qualités comme par leurs petits défauts.

L'entrevue avec Alikhanoff mérite une mention spéciale. Qui n'a entendu parler de ce héros, presque aussi célèbre aujourd'hui dans l'armée russe que Skobeleff lui-même? Il habite non pas une maison, mais une immense tente [1] décorée de tentures persanes, de tapis turkmènes, de tro-

1. On voit cette tente sur la gravure (p. 167) qui représente les établissements militaires, à droite de la chapelle russe.

Entrée de la forteresse de Merv.

phées d'armes orientales ; avec sa haute stature, sa magnifique barbe blonde, son visage superbe, il semble être le roi, le khan de la contrée. Et il l'est en effet. Originaire du Caucase, khan lesghien dont le vrai nom est Ali (de là

Colonel Alikhanoff.

vient son nom actuel), il a été le véritable pacificateur des Tekkés de Merv ; sa qualité de musulman lui a facilité les négociations [1]. Il jouit d'un prestige immense aux yeux de

1. C'est une femme, Goul-Djamal, la veuve du premier khan

ses coreligionnaires, qui, en lui obéissant, s'épargnent le scrupule d'obéir à des chrétiens. Et puis il a aussi à son actif une incroyable réputation de bravoure; c'est lui qui, colonel une première fois, fut cassé de son grade à la suite d'un duel malheureux (le duel est interdit dans l'armée russe) et, redevenu simple soldat, reconquit en quelques années ses épaulettes; sa dernière affaire fut Koutska, où, sous les yeux de son chef, le général Komaroff, il administra une si rude correction aux Afghans, qui jusqu'alors se croyaient invincibles [1]. Et, colonel pour la seconde fois, gouverneur du district de Merv, khan de tous les khans de la grande oasis, Alikhanoff a trente-cinq ans! En Russie, paraît-il, comme sous la première République française,

La valeur n'attend pas le nombre des années.

Ces visites nous menèrent à l'heure du dîner, sept heures. « Pas de femmes », avait dit le général : nous chan-

de Merv, Nour-Verdy, qui a conduit ces négociations et décidé ses compatriotes à se soumettre. Elle vit encore, retirée dans une maison de campagne.

A la mort de Kotchou-Khan, les Merviens reconnaissants choisirent pour premier khan le fameux Nour-Verdy, qui avait chassé les Sarikhs de Merv, et le marièrent avec la plus jolie et la plus intelligente jeune fille de la tribu des Vékils. Mais Kaotchou avait laissé un fils, Baba-Khan, qui se croyait des droits à la succession de son père, fut un chef du parti anglais, reçut O'Donovan : l'attitude de ce Baba ne fut peut-être pas étrangère à la conduite de Goul-Djamal vis-à-vis d'Alikhanoff; elle devait songer à l'avenir de son jeune fils, Yousoup-Khan, qui est devenu capitaine russe. Baba-Khan, beaucoup plus âgé, a fait sa soumission l'un des derniers et n'est que lieutenant. Mais cette soumission est sincère; il s'occupe sérieusement de la milice, qu'il commande et qu'il a brillamment conduite au feu à Koutska.

1. Cette croyance n'avait nullement été détruite par les succès des troupes britanniques. Celles-ci en effet ont toujours compté dans leurs rangs un certain nombre de tribus afghanes. Les victoires anglaises étaient attribuées uniquement au concours de ces tribus. Aussi le combat de Koutska a-t-il produit un effet moral considérable, qui s'est propagé dans l'Inde elle-même.

Demeure du général Annenkoff.

tons : « Pas de femmes », tous les jours depuis quinze mois. » C'était pourtant vrai, et je ne pus m'empêcher de penser aux transports de guerre qui emmènent en Cochinchine et ailleurs tant de malheureuses, condamnées à l'avance à des maladies incurables, quand ce n'est pas à une mort prématurée. Ici l'on travaille si bien, avec tant d'ardeur, qu'on n'a pas le temps de penser à l'absence.

On travaille même en prenant ses repas, n'en déplaise aux règles de l'hygiène. Le général, qui a l'habitude de tenir table ouverte, aime à interroger ses officiers et ses ingénieurs, à stimuler leur zèle, à se renseigner sur les moindres détails. Aussitôt le café servi, Son Excellence salue et se retire dans son wagon, laissant ses hôtes deviser entre eux. On se couche généralement de bonne heure, pour commencer au lever du soleil la besogne du lendemain.

Mais quelle installation curieuse que ce train où nous recevons une si franche hospitalité! Il comprend cinq voitures :

Un wagon à deux étages pour logement du général, de l'un de ses aides de camp, de son secrétaire particulier et des ordonnances [1] ;

Un wagon-salle à manger, où vingt personnes tiennent à leur aise ;

Un wagon-cuisine ;

Un wagon-chancellerie, où sont déposées les archives, des cartes et où travaille l'aide de camp de service ;

Un wagon plate-forme, couvert d'une toiture légère et muni de stores, d'où l'on inspecte commodément la voie, et où les repas sont servis pendant les beaux jours.

C'est mignon, coquet, l'appartement du général, mais

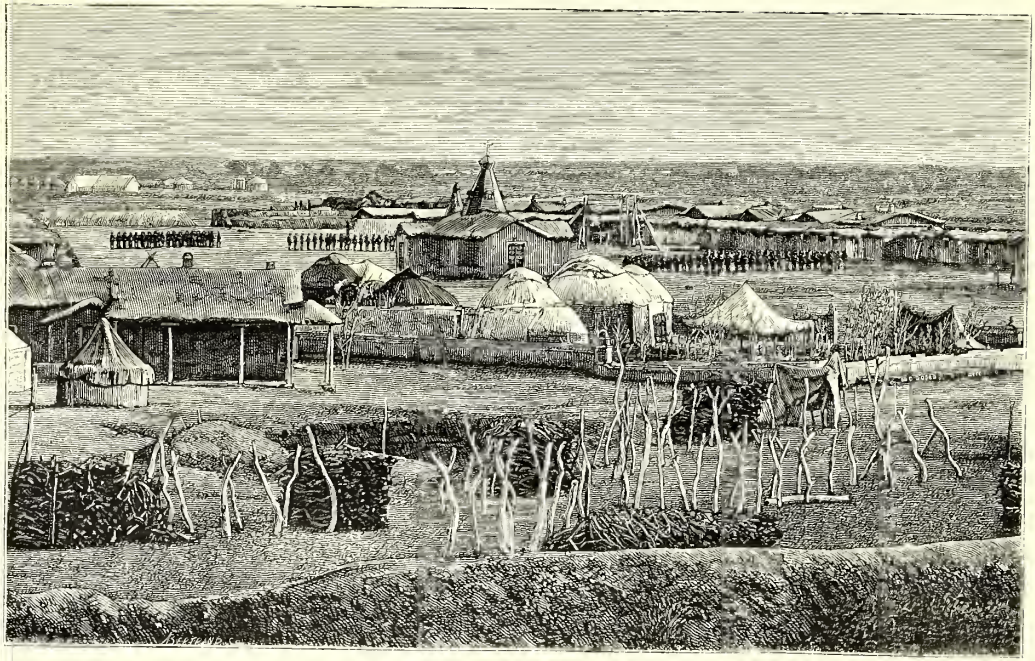
1. Le général a quatre aides de camp, attachés à sa personne depuis le début des travaux : MM. le lieutenant-colonel Kœchly, Milioutine, Sabouroff et le sultan ou prince kirghize Araslanoff. Le chef de la chancellerie est M. l'ingénieur Ivanitski.

pas plus grand que la main. Figurez-vous que vous habitez un *sleeping-car* de la Compagnie des wagons-lits. Mais c'est si commode! Le soir, vous vous couchez en donnant l'ordre du départ pour minuit, deux heures, cinq heures du matin; le train part sans que vous vous dérangiez avant votre heure habituelle, et vous arrivez à destination avec vos papiers, vos plans, votre bibliothèque.

En nous quittant, le général nous donna rendez-vous pour la matinée du surlendemain, afin de nous emmener au delà de Merv, dans la direction de l'Amou-Daria.

6 septembre.

On dort affreusement mal à notre auberge, qui a été baptisée depuis douze heures et porte le nom pompeux d' « Hôtel slave ». Je me souviens d'avoir vu en Grèce, non pas certes à Athènes, mais dans les petites bourgades de l'intérieur, la même serviette de table essuyer pendant plusieurs jours les lèvres de différents convives; si vous vous étonniez qu'on vous donnât du linge malpropre, le παιδί (garçon) répondait tranquillement : « Κύριε, il n'a servi que deux fois. » Ici c'est la même chose, non seulement pour les serviettes, mais encore pour les draps de lit, ou plus exactement pour le drap unique dans lequel on s'enroule comme on peut. Toute la lingerie de notre hôtesse tient dans une malle, avec ses vieux jupons. Ne vous récriez pas : tout ce que vous voyez à Merv date de trois ou quatre mois; cette ville de 3000 âmes vient de sortir de terre; elle s'agrandit, se complète, s'outille tous les jours. L'automne prochain, vous y trouverez à coup sûr « bon souper, bon gîte et le reste »; dans vingt ans, elle sera l'une des grandes métropoles de l'Asie. Après la construction du Transcaspien, sa situation géographique en fera l'entrepôt du commerce de l'Asie centrale, Perse, Boukhara,



Établissements militaires.

Kokan. Badakchan, Afghanistan; de Merv, les routes commerciales rayonnent dans toutes les directions; sa situation stratégique lui donnera, au point de vue moscovite, une importance plus considérable encore.

L'oasis de Merv était célèbre au siècle dernier par son étendue — 600 000 hectares — et par sa fertilité : le trèfle y donne sept récoltes annuelles, le blé cent grains pour un. Un vieux proverbe oriental dit que « les Merviens, pour un boisseau semé, récoltent cent boisseaux ». Cette situation s'est modifiée à la suite des guerres interminables que les belliqueux Tekkés soutenaient avec tous leurs voisins; les vieux barrages ont été détruits; d'autre part, les indigènes paraissent avoir oublié les leçons de leurs ancêtres; leur art se borne à construire quelques digues, quelques écluses, quelques canaux; mais aucun changement géologique du sol, comme il s'en est produit sur d'autres points de la Turkménie, ne semble empêcher les Russes de rendre à cette contrée sa prospérité d'autrefois. Ils atteindront ce but par le rétablissement d'anciens barrages qui retenaient les eaux du Mourgab pour les déverser dans une multitude de canaux d'irrigation. Après l'achèvement de ces travaux, déjà entrepris à l'heure actuelle et prochainement terminés, Merv redeviendra le grenier de l'Asie antérieure, et pourra, le cas échéant, approvisionner les armées appelées à combattre dans la vallée de l'Indus.

Les géographes orientaux, antérieurs au XIe siècle, fournissent sur les anciennes irrigations de Merv de curieux détails, dont nous devons la traduction à M. Charles Schefer.

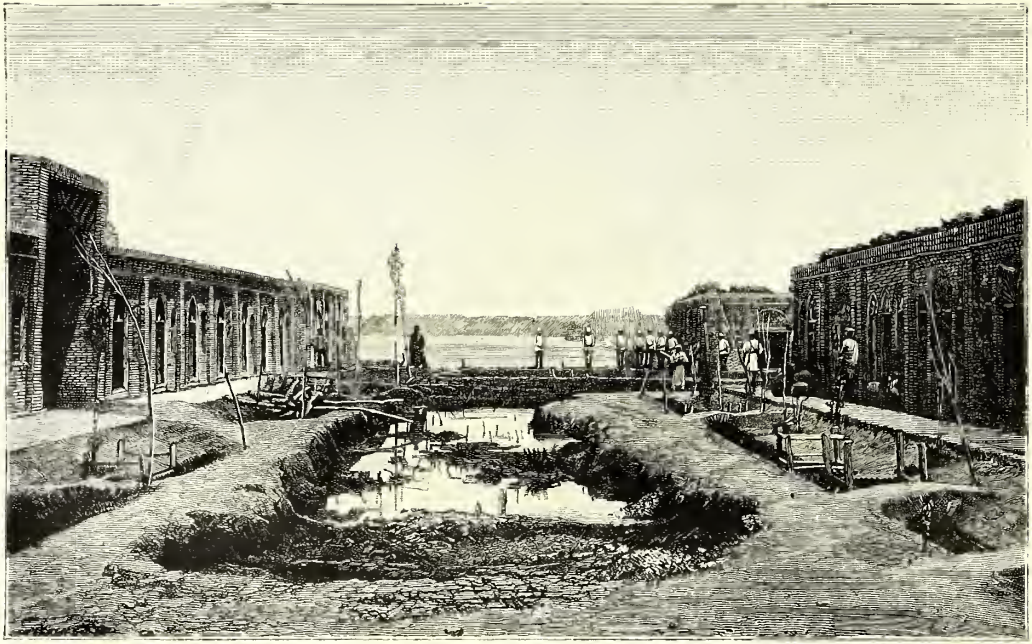
« Merv Chahidjân est située dans une plaine unie dont le sol, imprégné de sel, doit sa fertilité aux canaux dérivés du Mourghâb ou Merwâb. Les terrains qui ne sont point arrosés ne produisent que le choutour ghaz, plante épineuse sur laquelle on recueille la substance sucrée appelée par les Persans *terenguebin* (manne du Hedysarum Alhadji)...

« Le Mourghâb arrose le district de Merv er Roud, et il débouche près du village de Koukin, sur le territoire de Merv Chahidjân. A la distance d'un ferseng de cette dernière ville, il traverse une vallée où il coule dans un lit étroit dont les parois étaient consolidées, des deux côtés, au moyen de madriers. Au sortir de cette vallée, la rivière se dirige vers Merv. Quatre cents ouvriers appelés *ghawwas* (plongeurs) étaient chargés de l'entretien de ces endiguements et devaient avoir toujours prêt l'approvisionnement de poutres nécessaires aux réparations. Ils étaient de garde jour et nuit, et lorsqu'il leur fallait travailler dans l'eau par un froid rigoureux, ils s'enduisaient le corps de cire. Le cours du Mourghâb, sur le territoire de Merv Chahidjân, était placé sous la surveillance d'un émir dont les pouvoirs étaient plus étendus que ceux de l'émir El-Himayèh [1]. Il avait sous ses ordres dix mille hommes recevant une solde régulière, et des surveillants chargés de faire réparer les digues.

« La répartition des eaux se faisait à un ferseng de la ville : il y avait là un grand bassin de forme circulaire, où elle était mesurée au moyen d'une planche sur laquelle étaient marqués soixante degrés ou chaïrèh. Quand l'eau atteignait cette hauteur, on était assuré d'une année d'abondance; ce fait était le signal de réjouissances publiques et les habitants recevaient alors une mesure d'eau complète. Si, au contraire, elle n'atteignait que la hauteur de six degrés, il fallait s'attendre à une extrême disette.

« Le niveau était constaté par le maître général des eaux; celui-ci faisait part de ses observations à l'administration des postes (Diwan el berid), et celle-ci expédiait sur-le-champ des courriers aux inspecteurs des canaux, qui procé-

1. L'émir El-Himayèh était, ainsi que l'indique son nom, l'officier chargé de défendre et de protéger les habitants de la campagne contre les incursions des tribus turques. (Note de M. Schefer.)



Une rue de Merv.

daient alors à la répartition, en se basant sur les indications données par le maître général.

« Quatre grands canaux, dérivés du Mourghâb, traversaient la ville de Merv, et des canaux plus petits approvisionnaient les citernes et les réservoirs. Ces quatre grands canaux portaient les noms de Nehr Zerq, Nehr Madjan, Nehr Hormouzferrèh et Nehr Essa'ady Khorassany. »

De nos jours encore, l'eau — si l'on peut employer cette expression concrète — est le pivot de la politique dans l'Asie centrale : les tribus essaimées le long des petits ruisseaux de l'Akhal et de l'Atek sont indépendantes les unes des autres; les tribus échelonnées le long d'un grand cours d'eau reconnaissent un pouvoir central. L'unité politique des Merviens est due à ce qu'une seule rivière, le Mourgab, dessert les habitants de la grande oasis. D'après le général Pétrousévitch, qui en a publié la description dans la *Revue géographique* de Tiflis, avant la campagne de 1880, cette oasis renfermait deux branches de Tekkés, chacune d'elles comprenant deux tribus et possédant un canal de dérivation, sur les deux rives du Mourgab :

1° Les *Tokhtamich* habitaient la rive droite du fleuve et formaient les tribus des *Bek* et des *Vékils*.

2° Les *Otamich* habitaient la rive gauche et formaient les tribus des *Bakhchi* et des *Sitchmaz*.

Chaque tribu était administrée par un khan. A Merv résidait le pouvoir central, plus nominal qu'effectif, placé entre les mains de Nour-Verdy. Ce pouvoir consistait, à vrai dire, dans une influence prépondérante due à la personne de l'illustre guerrier plutôt qu'aux institutions. Celles-ci paraissent avoir été passablement républicaines : le peuple, réuni en assemblée, discutait les affaires; les khans exécutaient ses décisions; quand on n'était pas content d'eux, on les renvoyait.

J'ajoute que, dans ce pays de mahométisme, les femmes

sont indépendantes; elles ont le droit de posséder, au même titre que les hommes, la terre et l'eau.

Au sud de Merv se trouvent les oasis de Iolatane et du Pendeh, habitées par les Turcomans Sariklis et Salors. Ces oasis forment la partie aujourd'hui habitable de la Turkménie méridionale, pays limité à l'est par les rivières Mourgab et Koutsk, au sud par les monts Borchout, à l'ouest par le Hériroud, au nord par l'oasis de Merv.

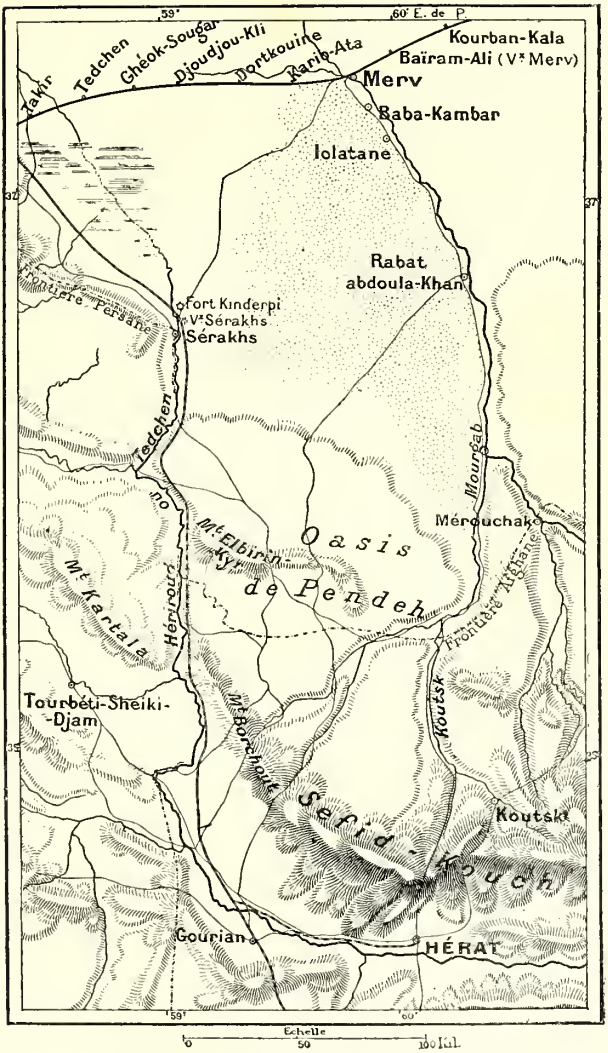
De nombreuses ruines, des tombeaux, des vestiges plus ou moins anciens de routes et de canaux témoignent que cette contrée a été fertile et populeuse. De nos jours, les steppes argileuses et les sables alternent avec les pâturages et les champs cultivés, et cet état de choses remonte à une antiquité assez reculée.

Malgré sa richesse, Merv Chahidjân était déjà, à l'époque du voyage de Nassiri Khosrau (1035-1032), située dans une oasis entourée de déserts.

Hamd Allah Mustôfi, populaire en Europe sous le nom de *Géographe persan*, et auteur du *Nouzhet el-Qouloub* (Charme des cœurs), nous apprend que le pays de Merv, tout en étant d'une fertilité merveilleuse, est malsain, et que la ville est entourée de sables mouvants. Il cite parmi ses productions le raisin, des fruits délicats; les pastèques confites étaient l'objet d'un commerce important; l'élève du ver à soie florissait et les étoffes de Merv étaient recherchées dans toutes les contrées de l'islamisme; à la veille de l'invasion mongole, les revenus de la ville et du district de Merv s'élevaient à la somme de 1 132 184 dirhems.

Les faibles hauteurs de l'Elbirin-Kyr partagent la Turkménie méridionale en deux parties : au nord l'oasis de Iolatane, au sud l'oasis du Pendeh.

La partie nord, peu fertile, a le climat du désert de Kara-Koum; la partie sud est très riche, mais d'un séjour malsain et peu agréable; j'ai déjà mentionné les plaies — analogues à celles de Biskra — que donne l'absorption de l'eau



Oasis de Merv et de la Turkménie méridionale.

du Mourgab ; j'ajoute ici que des vents froids balayent ordinairement le versant septentrional des monts Borchout et soufflent souvent en tempête.

De nombreuses caravanes parcourent la Turkménie méridionale. Leur route se tient dans les sables, en vue d'éviter les inondations printanières du Mourgab. Elles font un commerce de sel assez important ; entre Ak-Robat et Kapir-Koui existent deux lacs salés qui fournissent du sel cristallisé à toute la région.

Pendant que nous prenons le thé du matin, le colonel Liniévitch, puis le général Annenkoff viennent nous rendre visite. Il fait encore bien chaud ; le colonel a cru devoir endosser son uniforme de drap vert, mais le général porte la tenue de coutil blanc, avec pantalon bleu à bandes rouges. A la bonne heure ! voilà qui s'appelle être pratique. Les troupes russes, dans les régions chaudes et tempérées de l'Empire, ont la tenue d'hiver et la tenue d'été, l'uniforme vert et l'uniforme blanc, la casquette verte et la casquette blanche. Elles n'échaudent pas, elles ne grelottent que dans les grandes circonstances. Mais alors on enveloppe la tête et le cou des soldats dans un *bachlik* de laine qui ne laisse pas passer le moindre courant d'air. Les bottes seules, qui soutiennent la jambe sans gêner la marche, font le service de l'année entière ; on ne les quitte jamais.

Nous reconduisons le général. Une caravane de chameaux lourdement chargés vient à passer, conduite par le bourriquot obligatoire ; sur le bourriquot se prélasse un gamin coiffé d'un invraisemblable bonnet de peau de mouton et qui tapote à coups de bâton sur le derrière de sa monture. Il paraît que le chameau porte à l'âne une affection particulière ; il le suit sans résistance, au bout d'une corde passée dans sa bouche en guise de mors, hâtant son allure au gré de son chétif conducteur. Deux horribles Turkmènes, vêtus de la longue robe en guenilles (*tchapane*) et coiffés de

l'énorme bonnet qui les protège contre toute insolation, suivent le cortège en trottinant. Le général est heureux; ces gens-là viennent de Boukhara. Depuis dix à douze mois, les exportations de ce pays à Merv, en coton, lainages, soieries, bois précieux, se sont élevées, nous dit-il, à cinq millions de pouds, c'est-à-dire 80 000 tonnes. C'est à coup sûr un joli commencement, et le bazar de Merv a déjà pris une certaine importance. Deux fois par semaine, une grande foule s'assemble dans un terrain vague attenant à la ville, une vraie plaine située sur la rive droite du Mourgab; il y vient des environs jusqu'à 10 000 personnes, et je vous assure que ce marché en plein vent a de la couleur locale. Vous y voyez des bazars où s'achètent des robes (khalat), des bonnets (kalpaks), des souliers à l'usage des hommes; des ornements pour les femmes : colliers grossiers, pierres communes (cornaline), etc. On y vend aussi du tabac, de l'eau-de-vie, de l'opium; des tapis, des fruits : melons, abricots, pêches; des soies et des cocons; des peaux de tigre et de panthère (de 5 à 25 roubles), des chevaux dont le prix varie de 10 à 1000 roubles. Le cheval du général Annenkoff — un des plus beaux qui se puissent voir — a coûté 500 roubles (1250 francs), plus un khalat d'une cinquantaine de francs, de fabrication russe. Point à noter, les indigènes n'achètent rien entre deux *bazars* consécutifs.

Mais que ces Tekkés sont donc affreux sous leur accoutrement, grand Dieu! Nous en croisons un très grand nombre qui se promènent à pied ou à cheval, les beaux types n'abondent pas. Que sont devenus les superbes guerriers, dont parlent les explorateurs du désert turcoman, « à l'œil qui darde la lumière comme un trait, à l'attitude fière et martiale [1] »? Je vois bien qu'ils ont le front large, les yeux petits et légèrement obliques, le nez un peu écrasé, les lèvres

1. Élisée Reclus.

assez grosses, les oreilles écartées de la tête, la barbe noire et clairsemée, les cheveux épais et courts. Ajoutez que leur teint est fortement noirci par le soleil, leur corps solidement musclé, leur taille bien prise, leur force physique au-dessus de la moyenne des Occidentaux. Ils sont tous maigres; la tendance à l'embonpoint ne se manifeste ni dans l'un ni dans l'autre sexe. Mais, à quelques exceptions près, je dirais qu'on a trop vanté leur prestance, s'il était permis de discuter des goûts et des couleurs. A coup sûr, ils n'approchent pas de nos Arabes d'Algérie.

La race primitive s'est-elle corrompue par le mélange avec le sang iranien? Nous sommes ici assez loin de la Perse, mais les incursions des Turkmènes s'étendaient à de grandes distances. Les mariages avec les prisonnières persanes ont pu modifier à Merv, comme dans les oasis de l'Atek et de l'Akhal-Tekké, comme dans le bassin de l'Atrek, le type originel de la race tatare. Les intéressés reconnaissent eux-mêmes que ces croisements avec un peuple déchu ne donnent pas de bons résultats; un Turcoman sans armes emmenait en captivité six Persans solides; il leur ordonnait de s'attacher eux-mêmes à la corde dont le bout était fixé à sa selle; les femmes, si elles le charmaient par leur beauté, ne lui donnaient que des métis dégénérés. « Les tribus de l'intérieur tiennent en médiocre estime les Turkmènes croisés de la frontière persane, et ceux-ci même admettent en général que le mélange des sangs est pour eux une déchéance. Chaque guerrier renommé se croit obligé d'avoir au moins une femme de race turcomane pure, et les enfants qui naissent d'elle sont réputés de plus noble origine que les autres [1]. »

Les habitants de la Transcaspienne portent différents noms — Tekkés de l'Akhal, Turkmènes Merviens, Kara-Kalinzes, Sarikhs, Salors, Ersar, Yomoud, etc., — mais

1. Élisée Reclus.

Marché de Merv en plein vent.

tous appartiennent à la race turque, d'après le docteur Heyfelder, et se distinguent de leurs voisins, Persans, Afghans, Kourdes, Boukhares et Mongols, malgré leurs alliances avec ces peuples. Depuis le bas âge, habitués à la vie errante dans les déserts, ils peuvent supporter avec une résistance extraordinaire les longues courses à cheval, la faim et la soif, la privation de sommeil. Autrefois la réputation et l'honneur d'un Turkmène résidaient dans son habileté à la chasse, son audace pour les lointaines razzias; les guerriers laissaient la culture aux esclaves et aux femmes, celles-ci très entendues à filer, tricoter, tisser de superbes tapis, préparer les couleurs, tenir la maison, dresser et replier les tentes, présider aux préparatifs de voyage. La bravoure de ces ex-bandits, que vous coudoyez aujourd'hui sans le moindre péril, était proverbiale en Orient, et Skobeleff lui-même leur a rendu hommage dans plusieurs ordres du jour. Je citerai quelques lignes d'une instruction aux officiers du corps expéditionnaire, datée de la forteresse de Samoursk, 18 décembre 1880 :

« ... L'ennemi est brave et bien exercé au combat corps à corps. Il s'élance plein de confiance, et ses armes blanches sont excellentes; mais il livre bataille sans conserver ses rangs, sans ordre, par groupes séparés qui n'obéissent plus rigoureusement à la voix du chef. Il ne sait pas utiliser sa supériorité écrasante comme nombre et agir par grandes masses...

« Sa cavalerie, avec ses chevaux rapides, sera très dangereuse en rase campagne. Ses masses d'infanterie, non organisées sans doute, mais composées d'hommes fanatisés, robustes et habiles à manier le sabre, auraient toutes les chances en leur faveur dans une mêlée. »

En outre, les Turkmènes sont des adversaires loyaux. De l'avis unanime des officiers russes qui ont pris part à l'expédition de Ghéok-Tépé, jamais ces demi-sauvages n'ont employé la trahison ou même la ruse; ils n'ont compté

que sur leur vaillance et leur nombre. Puis, vaincus, ils se sont soumis sincèrement, sont rentrés dans leurs demeures avec une surprenante rapidité, ont repris leurs travaux de culture, accepté l'instruction militaire et le service de la Russie. Laissez passer quelques années encore, la férocité de ces nouveaux sujets du Czar ne sera plus qu'un souvenir.

Tout en suivant la rive droite du Mourgab, au pied des murs en terre de la forteresse indigène, aussi grande pour le moins que celle de Ghéok-Tépé, nous nous approchons insensiblement d'un rond de tentes assez considérable, qui forme une vraie ville tekké à côté de la cité marchande, bâtie et habitée en grande partie par les juifs boukhares. Ce serait le cas ou jamais de visiter une *kibitka*, d'examiner les tapis et les tentures qui en sont le seul ornement, de rendre visite aux femmes turkmènes, qui brillent par leur absence dans les rues de Merv. Mais la présence de chiens féroces qui rôdent autour du campement nous oblige à conserver une distance respectueuse. L'Européen ne trouve pas grâce devant ces fidèles gardiens, qui ne connaissent que le Tatare. De taille moyenne et à longs poils, ils paraissent de même race que les chiens du Caucase. Ne faisons pas comme ce général russe qui, voyageant en voiture de Vladicavcase à Tiflis, voulut parcourir, seul et sans armes, un bout de chemin à pied : on ne retrouva que ses bottes. Une bande de chiens l'avaient dévoré.

Nous retournons en ville pour visiter les magasins. Le mot est peut-être trop prétentieux : il s'agit de boutiques, d'échoppes à l'orientale, comme on en voit dans les quartiers maures des villes d'Algérie. Les maisons ou plutôt les cases en briques, qui n'ont qu'un rez-de-chaussée, sont occupées par la boutique et l'arrière-boutique. Un toit plat, un simple plafond, recouvre l'édifice, qui pourra s'élever plus tard d'un étage. Les terrains ne coûtant rien, on a adopté le système de construction le plus rapide et le plus

économique. Les *mercanti* sont pour la plupart des juifs venus de Boukhara et des Persans.

En fait de produits de l'industrie du pays, ils vendent des tapis tekkés, au fin tissu, au dessin très soigné, aux couleurs inaltérables. Ces tapis, ai-je dit déjà, sont l'œuvre des femmes. On peut voir dans ces taudis quelques représentants antiques du beau sexe indigène; elles ne se voilent pas la figure, comme chez les Arabes. Les habitants des steppes turcomanes sont bien mahométans sunnites, mais sans le moindre fanatisme. L'amitié d'un khan du voisinage vous permettra, si vous le désirez, d'admirer les jeunes filles de race pure dans leur costume ordinaire : large pantalon, chemise de même couleur et châle sur les épaules, ou même dans leur toilette de cérémonie : écharpe de soie jaune ou rouge, bottes molles, bracelets, colliers, boucles d'oreilles, cartouchières à la circassienne sur la poitrine, et sur la tête, la coiffure monumentale que M. Élisée Reclus décrit en ces termes : « Des pièces de monnaie, des pierres de couleur, vraies ou fausses, des ornements en or et en argent pendent à leur coiffure, si grande parfois que la figure qui s'y trouve enfermée ressemble à une image sainte dans sa chapelle. » Les femmes seules et les chevaux portent des ornements d'or ou d'argent. Les hommes sont vêtus d'étoffes unies, sombres; leurs armes, qui datent de toutes les époques, n'ont aucun ornement. Le gros *kalpak* en peau de mouton ne quitte jamais leur tête rasée, il la protège également contre le froid et le chaud. En hiver, un châle doublé leur sert de manteau; les chevaux et même les chiens — ces bonnes bêtes qu'il n'est pas prudent d'approcher — reçoivent une couverture et un capuchon en feutre.

Au métier de marchand les Tekkés préfèrent les travaux agricoles, et, depuis l'arrivée des Russes, ils prennent une part active à l'établissement du chemin de fer. Ce sont d'excellents ouvriers, très actifs et très consciencieux. Le

général Annenkoff en a employé jusqu'à vingt-deux mille à la fois pour les terrassements de la ligne. Ce chiffre donne une idée de l'activité déployée par les Russes. Pour un salaire qui paraîtra bien maigre, dix-huit à vingt roubles par mois, environ quarante-cinq francs, les Tekkés produisent plus de travail, paraît-il, que les meilleurs terrassiers persans [1]. Les enfants de quinze ans sont embauchés comme les hommes faits et payés le même prix;

Laboureur tekké.

l'amour-propre s'en mêle et ils donnent le même rendement.

Un spectacle qui vous intéressera, si la bonne fortune vous permet d'en jouir, c'est celui du mariage d'un Mervien avec une jeune Mervienne. Rien de plus pittoresque. Les fiancés, parés de leurs plus beaux atours, ont pris place

1. Les marchés *à la tâche* sont également usités : on donne 1 rouble 80 kopecks (4 fr. 50) pour une sagène de terrassements de terre, c'est-à-dire pour 9,66 mètres cubes. Cela ne fait pas tout à fait 50 centimes le mètre cube. Ce bon marché fabuleux donne une idée de la pauvreté des Turkmènes.

Femme turkmène.

dans une sorte de palanquin fermé, porté par un chameau. Ils sont complètement invisibles. La noce les escorte; la plupart des invités, hommes et femmes, suivent deux par deux sur des chameaux; les jeunes gens trottent sur ces petits chevaux turcomans, vigoureux et résistants à la fatigue et qu'on croirait proches parents de nos chevaux arabes. La fiancée a été achetée à son père, après un simulacre d'enlèvement [1]; contrairement à ce qui se passe en Europe, c'est le mari qui fournit la dot. Il a un pouvoir absolu sur sa compagne, qu'il peut abandonner. Si l'abandon est dû à un simple caprice de l'époux, les anciens de la tribu l'obligent à donner des moyens d'existence à sa femme et à ses enfants. Si sa femme commet un adultère, il a le droit de la tuer ainsi que son complice; il n'est, pour ce fait, l'objet d'aucune poursuite. Mais s'il laisse la vie sauve au complice, il est l'objet de la vendetta des parents de la femme.

Aucune loi ne règle la position des enfants, qui peuvent être tués par leur père; il semble, d'ailleurs, qu'il n'y ait pas lieu de prévoir ce cas, qui, de mémoire d'homme, ne s'est pas produit. La loi, ou plutôt la tradition, car les Tekkès n'ont pas de loi écrite, confère à l'époux un autre avantage qui n'est pas dédaigner. Il a le droit, après avoir payé au père de sa fiancée le montant de la moitié de la dot convenue, de s'assurer... qu'il sera heureux en ménage. Dans le cas où cet essai ne lui donnerait pas les résultats qu'il espère, il peut renvoyer la jeune épouse à sa famille, qui conserve le montant de la demi-dot.

1. « Les Turkmènes ont gardé la coutume, générale autrefois chez tous les peuples, qui consiste à faire précéder le mariage par un simulacre d'enlèvement, souvenir des mœurs primitives. Enveloppée d'un long voile et portant dans ses bras une chèvre ou un agneau, la jeune fille monte à cheval, s'enfuit rapidement et, par de brusques écarts, cherche à éviter le ravisseur qui la poursuit, à la tête d'une bande d'amis. » (Elisée Reclus.)

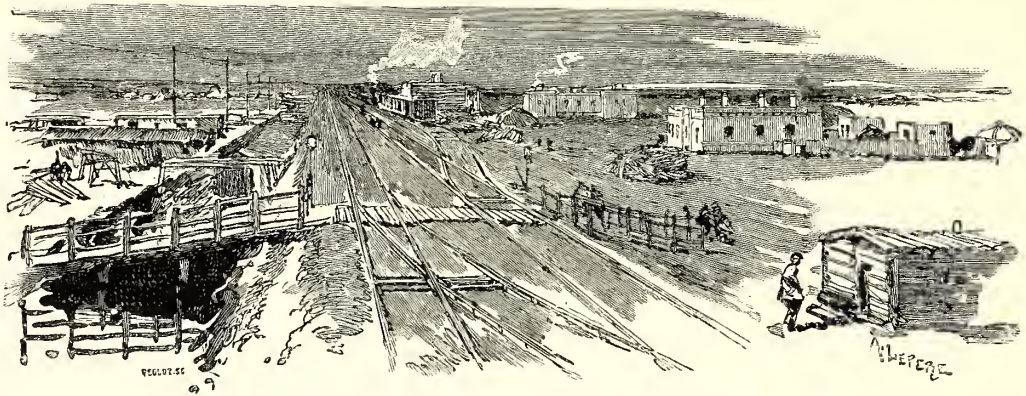
L'argent, on le voit, a du prestige partout.

O'Donovan raconte qu'ayant réussi à obtenir la permission de quitter Merv, il se vit obligé de financer pour tout de bon :

« On me fit observer que les cadeaux que j'avais faits aux khans et aux chefs de moindre importance n'étaient pas en proportion avec la dignité dont j'étais investi. Ici je ferai remarquer que j'avais déjà distribué plus de 50 livres sterling parmi ces honorables flibustiers, sans compter des bijoux, des lorgnettes, des revolvers, etc. Je vis qu'il était absolument indispensable de réparer au plus tôt la faute d'étiquette que j'avais commise. Je possédais encore 50 livres, et il m'en restait autant à Mesched; je fis savoir aux khans que je désirais leur faire encore quelques dons. Cette nouvelle les plongea dans la jubilation, mais on me fit délicatement comprendre que l'argent en espèces sonnantes serait beaucoup plus favorablement reçu que des costumes d'honneur ou autres articles de luxe. Deux courriers, dont l'un était le frère d'Amaniaz-Khan, partirent immédiatement pour Mesched pour y chercher mon argent.

« Un épisode suffisamment caractéristique se produisit sur ces entrefaites.

« Les Russes venaient de faire une nombreuse distribution de montres de Genève pour s'attirer le bon vouloir des Turcomans Aledli. Les possesseurs de ces objets inconnus pour eux, qu'ils avaient pris pour des astrolabes ou autres instruments astrologiques, ne les avaient appréciés que médiocrement; ils savaient que j'étais à Merv et m'envoyèrent un corps de cavaliers qui m'apportaient les objets inconnus comme peshkesh ou cadeaux. En Orient, un *cadeau* est un don pour lequel on s'attend à recevoir une valeur équivalente, sinon beaucoup plus. J'avais besoin des montres pour en faire cadeau à quelques-uns de mes amis de Merv; je dis donc à ceux qui me les avaient apportées que je les acceptais, mais que pour le moment il



Station de Douchak, embranchement. (Voy. page 111.)

Une noce aux environs de Merv.

m'était impossible de les payer. Là-dessus l'un de mes aides de camp s'écria : « Pourquoi ne vous en emparez-vous pas purement et simplement? » Je refusai d'avoir recours à cette méthode si simple, et les Turcomans Aledli consentirent à me faire crédit.

« Mon voisin Baba-Khan, apprenant que j'avais en ma possession des objets de valeur, me fit dire aussitôt, par son commandant de cavalerie ou serdar, qu'il avait souvent entendu parler de montres, mais qu'il n'avait jamais eu le bonheur de contempler l'un de ces merveilleux instruments. Je remis l'une des montres au serdar, l'un des coquins les plus agréables que j'ai rencontrés, qui la porta au khan. Le serdar revint une heure après me dire combien le khan avait trouvé la montre admirable, si admirable qu'avec ma permission il se proposait de la garder en souvenir de moi. Cet incident est tout à fait caractéristique. Dix jours plus tard les messagers revenaient de Mesched, apportant l'argent qui m'appartenait. Ils me le présentèrent sous la forme de ces lourdes pièces d'argent qui en Perse portent le nom de cran. Je divisai immédiatement cent livres sterling en cinq parties égales et les fit distribuer aux cinq guerriers principaux de la capitale.

« Cette offrande régla définitivement l'affaire des cadeaux. Le même soir, chacun des cinq chefs vint me faire visite, portant dans un sac l'argent qu'il avait reçu. Il y a là encore à noter un trait singulier des mœurs turcomanes. Mon aladjak ou chaumière circulaire était remplie de notabilités merviotes. Chacun des chefs qui avaient reçu un cadeau, en s'asseyant sur mon tapis tira de sa poche le sac contenant les vingt livres en argent que je lui avais données, et, le montrant aux assistants, dit : « Voici ce que le *schaïb* m'a donné. »

Les philosophes, disposés à croire que la vertu est l'apanage des peuples peu éclairés, pourront regretter que les Tekkés montrent une pareille avidité. Leur caractère et

leurs idées sont d'ailleurs tout entiers contenus dans ce proverbe local, qu'avant l'arrivée des Russes ils mettaient en action depuis les rives de la mer Caspienne jusqu'à la frontière afghane : « Si l'ennemi vient piller la maison de ton père, pille avec l'ennemi! »

Au reste, ce n'est pas d'hier que les Tekkés jouissent d'une mauvaise réputation chez leurs voisins.

« Les Khoraçaniens, nous apprend Yaqout, cherchent à ternir le caractère des habitants de Merv et les taxent d'avarice. *Temamah* va jusqu'à dire que les coqs, qui, dans les autres pays, donnent avec leur bec la nourriture aux poules, à Merv, au contraire, arrachent du bec des poules le grain qu'elles ont trouvé. La fausseté de ce propos est évidente, et un pareil conte n'a pu être débité que par un menteur effronté qui ne rougissait pas d'avoir recours à la plus sotte des calomnies; il est inutile de dire que les coqs de Merv ne diffèrent en rien de ceux de toutes les autres contrées. Un reproche peut-être plus fondé est celui qui est indiqué dans l'épigramme suivante :

« Les gens de Merv se distinguent par leurs largesses et leur humanité; mais auprès des femmes ils sont plus faibles que des enfants; l'homme le plus chaste est entraîné par elles dans le chemin de l'erreur. Il faut être bien sûr de ses forces pour aller à Merv. »

A ce dernier point de vue, les temps sont-ils assez changés, grand Dieu!

Puis il y a la nourriture, dont Yaqout ne parle pas; O'Donovan en a goûté, et, si quelque beauté mervienne vous tournait la tête, vous seriez obligé de faire comme lui.

« L'énorme queue des moutons du pays n'est qu'une masse de graisse, d'un goût très particulier et souvent désagréable. On prend deux ou plusieurs de ces queues, on les fait fondre dans un chaudron en fer, de forme hémisphérique; puis la graisse liquide est chauffée à une température assez élevée pour calciner le petit tissu fibreux

Poursuite de la fiancée.

et musculaire que contient la queue. On réduit au même état les quelques morceaux de viande qu'on y jette. Le tout est versé dans un plat en bois de deux pieds de diamètre et de huit ou neuf pouces de profondeur au centre. Les heureux convives appelés à participer à cette préparation royale s'asseyent en rond autour du grand chaudron et plongent dans la graisse liquide de petits morceaux de pain grillé, saisissant de temps en temps avec les doigts un morceau de viande à demi calcinée qui a le goût d'une cendre graisseuse. Quand la graisse liquide a perdu sa température excessive, le maître de la maison saisit le plat des deux mains et ingurgite une lampée de près d'un demi-litre. Chacun des convives, d'après l'ordre de son rang, reçoit cette coupe écœurante et absorbe sa part avec une satisfaction manifeste. Quand elle a fait le tour et qu'elle est de nouveau entre les mains du maître de la maison, s'il reste encore de la graisse liquide, chose qui arrive rarement, il avale ce reste et passe le vase au principal invité, qui doit alors essuyer la graisse qui adhère encore à ses parois, en partie avec un morceau de pain et en partie avec son doigt, et la dévorer avec une voracité évidente. Ce serait une impardonnable infraction au bon goût que de se refuser à cet exercice. »

CHAPITRE IV

LE TRANSCASPIEN

Visite de la ligne; le *train de pose*. — Les bataillons de chemins de fer. — Marche des travaux. — Impression causée sur les indigènes par l'achèvement du Transcaspien.

7 septembre.

Nous n'avons garde de manquer au rendez-vous qui nous a été donné pour la visite des chantiers militaires; nul étranger jusqu'à ce jour n'a été honoré de cette invitation.

A huit heures du matin, nous rejoignons le général Annenkoff dans son train, qui est prêt à partir. Le soleil est plus ardent que la veille; nous montons sur le wagon plate-forme attelé en queue.

Depuis longtemps les ouvriers civils et militaires sont au travail.

En passant devant les groupes de soldats, le général dit à haute voix :

« Sdarovo, rébiata! »

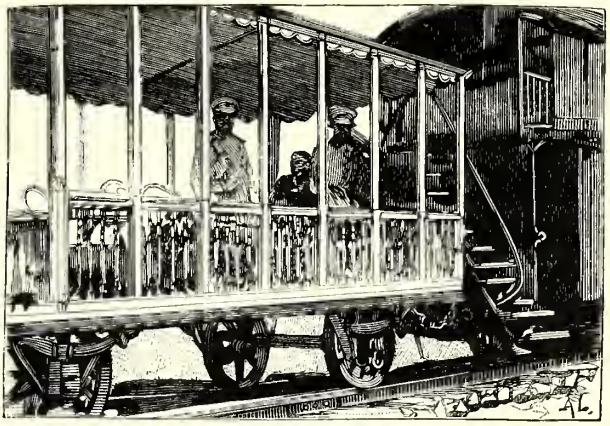
Ce qui signifie : « Bonjour, mes enfants! »

Et les soldats quittent leur ouvrage, se mettent au port d'armes, « le petit doigt sur la couture du pantalon », et

crient en chœur, en scandant leur phrase comme je l'indique :

« Sdravié — gélaïem — vaché — prévoskhoditelstvo ! »

Cela veut dire : « Nous souhaitons une bonne santé à Votre Excellence. »



Le wagon plate-forme.

Rien ne peut rendre l'effet produit sur un étranger par ce salut si touchant, en usage dans l'armée russe. Quelle force de discipline il révèle ! Un général en chef est le père de ses soldats ; ceux-ci se jetteraient, sur son ordre, par la fenêtre d'un sixième étage, sans hésiter.

La voie sur laquelle nous roulons vient d'être posée dans ces derniers jours, depuis la reprise des travaux interrompus par les fortes chaleurs. Nous marchons pourtant à raison de 20 kilomètres à l'heure ; mais les grands trains de matériel, qui comprennent jusqu'à cinquante wagons, ne font pas plus de 15 kilomètres.

Après avoir traversé l'ancienne citadelle turcomane, où

ne s'élève désormais aucune kibitka, la ligne, remontant au nord-est, pénètre dans une partie irriguée, mais peu habitée de l'oasis. A quelques verstes de Merv, nous passons sur une branche assez importante du Mourgab; on sait que ce fleuve, ancien tributaire de l'Amou-Daria, se perd dans les sables du désert de Karakoum, en formant à son embouchure une espèce de delta. Le pont métallique du bras que nous franchissons est achevé; le général nous le fait essayer en lançant son train à la vitesse de quarante kilomètres à l'heure. L'expérience est bonne; pas la moindre trépidation dans les piles, beaucoup trop rapprochées toutefois; le système des petites travées a fait son temps.

Deux heures après le départ, nous arrivons au *train de pose*, à ce train fameux, qui peut abriter quinze cents hommes et s'avance tous les jours d'une étape vers l'Orient.

Il est arrêté devant nous, et je compte trente-quatre wagons, savoir :

Quatre wagons à deux étages pour les officiers (en haut les brosseurs);

Un wagon-salle à manger pour les officiers;

Un wagon-cuisine pour les officiers;

Trois wagons-cuisines pour la troupe (trois compagnies de deux cents hommes chacune);

Un wagon-ambulance;

Un wagon-télégraphe;

Un wagon-forge;

Un wagon-vivres;

Un wagon-réserve pour les boulons et les accessoires de pose nécessaires à une longueur de 2 verstes;

Vingt wagons à deux étages pour logement de la troupe et des ouvriers (six cents soldats russes et trois cents terrassiers indigènes). Les soldats russes et les ouvriers asiatiques n'habitent pas les mêmes wagons. Un wagon russe mesure 7 mètres de longueur sur 3 mètres de largeur (la voie est de 9 centimètres plus large que la voie française),

et peut recevoir vingt-cinq hommes par étage sur des couchettes superposées.

Avant l'inauguration de la gare de Merv, le train se composait de quarante-cinq wagons et renfermait quinze cents soldats et ouvriers; on avait alors des motifs de se hâter, qui ne subsistent plus aujourd'hui. Au delà de Merv, le

Train de pose.

chemin de fer transcaspien perd une grande partie de son importance stratégique. En effet, question des Indes à part, — je demande pardon de m'obstiner à croire que la Russie a bien autre chose à faire que d'attaquer les Indes, — le but spécial et immédiat du chemin de fer est d'assurer la pacification des oasis turcomanes : or ce but a été atteint le 14 juillet 1886.

Dans cette longue file de wagons à un ou deux étages, nous cherchons vainement une voiture à laquelle je suppose *à priori* trois étages. J'ai lu quelque part que le train de pose renferme un *wagon-chapelle*. Je dois à la vérité de dire que ce temple roulant n'a jamais existé. Ici l'on ne

sacrifie rien à la forme, et dans le désert la voûte des cieux suffit à l'exercice des pratiques religieuses.

Il est dix heures du matin; le moment est propice pour l'inspection du général. Nous montons à cheval et suivons Son Excellence, au milieu des acclamations des soldats et des Tekkés eux-mêmes, qui écorchent le russe tant bien que mal :

« Sdravié — gélaïem — vaché — prévoskhoditelstvo! »

Il nous tarde de savoir comment on s'y prend, dans ce désert lointain, pour construire en un jour 4 kilomètres de chemin de fer.

Nous longeons le train, où de nombreux soldats sont encore installés, bien qu'il soit dix heures du matin, les uns se reposant, les autres préparant le thé. Premier sujet d'étonnement : pourquoi ce doux *farniente*? Le Transcaspien se construit donc tout seul? Le général nous donne l'explication bien simple de ce mystère.

Pour obtenir un effort continu et prolongé pendant de longs mois, sous un climat débilitant, il est indispensable de ménager les forces des travailleurs. Les hommes sont donc partagés en deux brigades d'égal nombre qui fournissent six heures seulement de travail journalier, l'une de six heures du matin à midi, l'autre de midi à six heures du soir.

Il n'y a d'exception à cette règle qu'au passage des stations; à cause de la double voie et en vue d'obtenir le même avancement linéaire, les deux brigades d'ouvriers travaillent toute la journée.

C'est en effet la main-d'œuvre militaire qui est employée pour la construction et l'exploitation du chemin de fer; si le gouvernement russe s'était adressé à des entrepreneurs, ou à une compagnie concessionnaire, Dieu sait où l'on en serait aujourd'hui et les sommes qui auraient été dépensées! Célérité et économie, tels sont les deux caractéristiques du programme réalisé par le général Annenkoff.

Deux bataillons de chemin de fer, de 1018 hommes chacun, y compris les officiers, ont été employés, et le sont encore, à la construction et à l'exploitation.

Le premier bataillon transcaspien, qui était originairement le premier bataillon de réserve de l'armée russe, a construit la ligne de Mikhaïlovsk jusqu'à Kizil-Arvat, en 1880. Il travaille aujourd'hui à l'exploitation et au service télégraphique.

Le deuxième bataillon transcaspien est exclusivement chargé de la pose de la voie et du télégraphe, et, en général, de tous les travaux qui ne peuvent être confiés aux indigènes. Il est de création récente, et a été recruté, en vingt jours (10/22 mai — 1er/13 juin 1885) parmi des soldats de l'armée active qui possédaient des aptitudes spéciales [1].

Depuis l'inauguration de la gare de Merv, une partie des hommes du deuxième bataillon sont employés à l'exploitation; il n'en reste guère que six cents pour la pose.

Tous les terrassements et maçonneries sont faits par les ouvriers du pays. Les soldats, en vareuse et casquette blanche, qui manipulent si prestement les rails sous les yeux de leurs officiers à cheval, ne touchent ni à la pioche ni à la pelle. Ils trouvent la plate-forme de la voie préparée

1. Il existe dans l'armée russe :
6 bataillons de chemins de fer, non compris les deux bataillons transcaspiens;
17 compagnies de télégraphes;
8 bataillons de pontonniers;
17 bataillons de sapeurs.
Le général Annenkoff a organisé les bataillons de chemins de fer d'après un système absolument différent de ceux adoptés en France et en Allemagne. Sont seules admises dans ces bataillons les recrues ayant servi dans les compagnies de chemins de fer et dans certaines industries privées, ou sortant de certaines écoles d'arts et métiers. Ce mode de recrutement facilite singulièrement l'instruction régimentaire, qui s'exerce sur un terrain préparé.

à l'avance par les chantiers de terrassiers indigènes, conduits par les ingénieurs [1].

La distinction des tâches est parfaitement nette et évite tout froissement d'amour-propre entre l'élément civil et l'élément militaire. Les projets une fois rédigés par les ingénieurs et approuvés par le général, un premier chantier de Turkmènes, dirigé par les ingénieurs, exécute les terrassements.

Ce chantier peut être considérable et se subdiviser; mais peu importe : l'essentiel est de savoir qu'il tient toujours la tête.

Si le tracé rencontre un ruisseau ou une rivière exigeant la construction d'un pont, les ingénieurs établissent sans retard un passage en charpente qui sera définitif ou provisoire, suivant son ouverture.

Derrière ce chantier de terrassement marche le chantier de la pose, formé par le 2e bataillon de chemin de fer, auquel sont adjoints trois cents manœuvres indigènes, véritables coolies, qui épargnent aux soldats toute fatigue inutile.

Ces détails que je donne, malgré leur sécheresse, montrent que si la discipline est sévère dans l'armée russe, du moins les chefs y prennent un soin extrême de la santé des troupes.

Une fois la voie posée, les ingénieurs la reprennent en sous-œuvre, la parachèvent avec leurs ouvriers civils; ils précèdent et suivent le chantier militaire. Ils sont également chargés de l'entretien.

S'étonnera-t-on que des travaux de reprise soient nécessaires, après la pose si rapide à laquelle nous allons assister? Sans doute la voie n'est pas dès le lendemain parfaitement roulante, mais tel n'est pas le but qu'on se propose d'at-

1. Il existe un petit remblai avec fossés latéraux sur toute la longueur de la ligne, même dans la traversée des steppes. Nulle part les rails ne sont posés directement sur le sol, comme cela s'est pratiqué en Amérique.

teindre. Il suffit qu'elle soit assez solide pour livrer passage au train militaire, puis aux convois de matériel qui arrivent deux fois par jour; et ce résultat est obtenu, puisqu'aucun déraillement, aucun accident ne s'est produit depuis le début des travaux.

Pendant que le général me donne ces explications, nous arrivons auprès des poseurs, qui travaillent tout en tête de la ligne; les deux derniers rails viennent d'être cloués sur les traverses, et j'ai à peine le temps de pousser mon cheval sur la plate-forme de la voie, que les deux suivants sont mis en place : 7 mètres gagnés en quelques secondes, dans la direction de Samarcande.

Vous avez en face de vous un wagonnet léger que des indigènes, conduits par un soldat, poussent sur la voie posée dans la minute précédente; ce wagonnet porte de douze à vingt rails. Arrivé au bout du dernier rail placé, il s'arrête : quatre soldats sont en position, deux de chaque côté de la voie, armés de pinces avec lesquelles ils prennent deux rails sur le wagonnet et les déposent sur la plate-forme; d'autres soldats s'en emparent, les mettent en position, les clouent en trois coups de maillet; alors le wagonnet s'avance de 7 mètres avec son escorte, qu'on pourrait comparer aux servants d'une pièce de canon; deux autres rails sont mis à terre, et une nouvelle conquête de 7 mètres est faite du côté de l'Orient. Cette manœuvre s'exécute et se continue d'une façon mathématique.

Maintenant d'où viennent les rails, d'où viennent les traverses, les couvre-joints, les boulons, tous les accessoires que nous ne pourrions énumérer ici?

Deux fois par vingt-quatre heures, le matériel nécessaire à la pose de deux verstes est amené par un énorme train de quarante-cinq à cinquante wagons.

Le premier convoi arrive dans la nuit, pour la brigade du matin, qui travaille de midi à six heures.

Ces convois s'arrêtent nécessairement derrière le train

militaire, car le chemin de fer est à voie unique. Ils déchargent donc leur matériel en arrière de ce train, les rails d'un côté de la voie, les traverses de l'autre.

Aussitôt le déchargement effectué, le convoi repart pour chercher les approvisionnements du lendemain.

A ce moment, le train militaire de pose s'ébranle à son tour et recule au delà de l'emplacement que vient de quitter le convoi de matériel, de manière que la voie reste libre pour transporter les approvisionnements en tête de la ligne. Cette combinaison, qui n'a l'air de rien, donne des résultats merveilleux.

Les traverses sont aussitôt chargées sur un petit chemin de fer Decauville, de 50 centimètres de largeur, qui suit la gauche de la voie. Un obstacle naturel, un monticule quelconque, oblige-t-il le Decauville a passer sur le côté droit? vous voyez les soldats russes jeter deux rails en travers du fossé, et des traverses par-dessus les rails; voilà un pont installé en moins de deux minutes. De minuscules wagonnets transportent ainsi une quinzaine de traverses, avec la traction de chevaux qui ont fait toute la campagne, depuis le mois de mai 1885, preuve qu'ils sont aussi bien soignés que les hommes. Ils emportent allègrement les traverses de sapin du Nord à 300 ou 400 mètres en avant de la voie métallique; un chantier spécial de soldats les décharge et les met en place à l'espacement de 75 à 80 centimètres. Il faut que ces soldats conservent toujours une bonne avance sur ceux qui sont chargés de la pose des rails.

Quand le Decauville a terminé l'enlèvement du dépôt de traverses, il se transporte plus loin en se repliant sur lui-même, comme un vrai serpent. Sa longueur totale ne dépasse pas 5 kilomètres.

Les rails sont chargés en général — je n'entre pas dans des détails un peu trop techniques — sur la voie même du Transcaspien. Nous connaissons déjà la manœuvre de ces wagonnets qui s'allègent sans discontinuité de deux rails à

Pose des rails.

la fois et font à chaque minute un pas de 7 mètres en avant.

Quand le wagonnet qui tient la tête a épuisé sa charge, on le met debout sur le bord de la voie, et le suivant prend sa place.

A midi, si des difficultés exceptionnelles n'ont pas surgi, deux verstes ont été posées, et le train de pose franchit cette distance, apportant avec lui le déjeuner des soldats.

A cet instant, la brigade du soir, transportée à l'*avancement*, se met au travail. Le train de matériel, arrivé dans la matinée, s'approche jusqu'à toucher le train de pose, opère son déchargement et se retire; le train militaire recule à son tour de quelques centaines de mètres, et les mêmes opérations recommencent dans le même ordre. Le soir venu, deux autres verstes du Transcaspien sont faites, et le camp roulant du 2e bataillon en prend immédiatement possession [1].

Telles sont, dans leur ensemble, les dispositions qui ont permis d'effectuer en peu de mois la traversée du désert turcoman et de vaincre l'obstacle jugé insurmontable que la nature semblait avoir placé entre l'Angleterre et la Russie. En retournant à son train, pour déjeuner, le général veut bien me demander mon impression, et je lui déclare que ses travaux serviront de modèle pour toutes les voies ferrées à construire dans les déserts les plus lointains.

Quelle prévoyance n'a-t-il pas fallu, de la part des ingénieurs russes, pour éviter des retards considérables dans l'exécution d'une aussi grande œuvre !

1. On n'a pas toujours opéré ainsi. Au début des travaux, les quatre verstes de tâche journalière étaient attaquées simultanément par les deux extrémités. On devait alors transporter jusqu'à la distance de 4 verstes le matériel de pose, par traction de chevaux et de mulets. Pour se raccorder, il fallait couper deux rails. Cette méthode était peut-être plus rapide, mais elle coûtait beaucoup plus cher.

Nous sommes en pays musulman, et le Coran prescrit de nombreuses fêtes tout le long de l'année. Les Tekkés, bien que peu fanatiques, observent assez volontiers le repos des jours fériés, et ils font quelquefois défaut quand on a besoin d'eux. Ces grèves ont de sérieux inconvénients quand elles s'appliquent à 15 000 ou 20 000 ouvriers. Mais le travail de pose n'en souffre jamais. S'il arrive que, pour une cause quelconque, les trains de matériel ont du retard, on utilise l'approvisionnement du train militaire et les dépôts de traverses et de rails que le général a soin d'ordonner sur tout le parcours de la ligne.

Les fêtes musulmanes ne causent pas le plus grand embarras. Tout ce qui sert à la construction du Transcaspien arrive de la Russie d'Europe et doit traverser la Caspienne. Or cette mer est souvent mauvaise, et, d'autre part, le port d'Astrakan reste gelé pendant plusieurs mois d'hiver. De là des retards et des intermittences dans les arrivages. Cependant les travaux ont marché avec une régularité parfaite, sans jamais subir d'interruption, grâce à une réserve considérable d'approvisionnements emmagasinés dès le début, dans laquelle on puise, si besoin est, et qu'on se hâte de compléter à nouveau après emprunts.

Si cette rapidité d'exécution étonne les Européens, on comprendra sans peine que les Tekkés de Merv en demeurent absolument stupéfaits. « A quoi bon, disent-ils, essayer de lutter contre ces Russes qui viennent de mettre en courant deux bandes de fer entre la mer et notre oasis? » Ces bandes de fer, qui ont permis la conquête, ont achevé la soumission, faite aujourd'hui sans arrière-pensée. Je ne sais si le Turkmène est à ce point loyal dans ses engagements, qu'un créancier n'exige pas de reçu, ou laisse le reçu de son prêt entre les mains du débiteur [1]; mais, à coup sûr, la crainte est le commencement de la sagesse.

1. Elisée Reclus.

CHAPITRE V

LE TRANSCASPIEN (SUITE)

Déjeuner dans le train. — Coup d'œil sur l'histoire de ce pays : l'époque ancienne, l'époque musulmane, l'époque persane. — Organisation des milices turcomanes; leur fidélité et leur bravoure. — Quelques mots sur les systèmes de colonisation suivis par les Russes et les Anglais. — Inauguration d'une gare pendant le déjeuner.

Il est midi.

Nous déjeunons avec le général Annenkoff, sur le wagon plate-forme, d'où la vue embrasse un ensemble de ruines dont je n'ai pas encore parlé. Le lieu où nous sommes porte le nom de *Baïram-Ali;* là s'élevait le Vieux-Merv, *Merv-Chahidjân* [1], sur un plateau moins exposé aux inon-

1. « Il existait à côté de la grande ville de Merv, à 4 ou 5 journées de marche, une ville portant le nom de Merv-er-roud, ou Merroud, d'après la prononciation (*roud* en persan signifie fleuve ou rivière).

« La grande Merv s'appelait Merv-esch-Schahidjân, ou simplement Merv-Chahidjân.

« Le mot Merv, en arabe, signifie une pierre à feu de couleur blanchâtre; on n'a jamais vu cette espèce de pierre dans le pays, et il faut considérer le nom de la ville comme étant d'origine étrangère.

« Quant au mot Chahidjân, sa signification, en persan, est l'*âme du roi*, et cette ville n'a été qualifiée ainsi qu'à cause de sa grandeur et de son importance ». (Yaqout, traduction Barbier de Meynard.)

dations que les rives du Mourgab. A droite et à gauche du chemin de fer, jusqu'à 3 ou 4 kilomètres, des débris de murailles, de tours carrées, de forteresses, forment un panorama des plus saisissants. Parmi ces vestiges du passé, vous distinguez un monument couvert d'un dôme qui paraît aussi grand que la coupole du Panthéon : c'est un tombeau. Quelle est donc l'histoire de cette région presque inhabitée de nos jours, où se retrouvent les traces d'une civilisation assez avancée?

Bien qu'elle soit encore très obscure, on peut la diviser en trois époques :

1° L'époque ancienne, qui est naturellement la moins connue, s'étendrait jusqu'aux premiers siècles de notre ère.

A cette époque se rattache la construction de deux villes, que les indigènes attribuent à Zoroastre et à Alexandre le Grand. *Ghiaour-Kala* (*Ghiaour*, infidèle; *Kala*, forte) serait la ville de Zoroastre; *Iskander-Kala* (*Iskander*, Alexandre) serait celle du conquérant macédonien. Bien qu'il subsiste quelques débris de ces vieilles cités, rien ne permet d'asseoir une opinion solide ni sur leur importance, ni sur leur antiquité, ni sur le nom de leurs fondateurs. Dans sa marche sur l'Inde, Alexandre a sans doute laissé de nombreuses marques de son passage, mais les naïfs Asiatiques ne sont pas forts archéologues et abusent volontiers de la légende macédonienne.

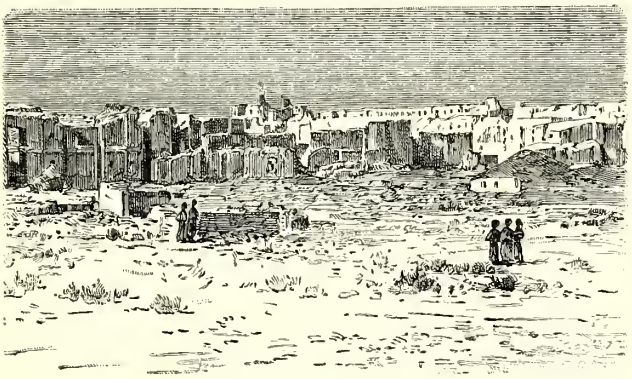
Les Russes, maîtres de la contrée, ne manqueront pas d'ordonner des fouilles; ils ont là une occasion superbe de faire un peu de lumière sur l'histoire de l'Asie centrale.

La haute antiquité de Merv n'est, du reste, contestée par aucun auteur oriental.

« On prétend que la citadelle de Merv doit son origine au roi Thahomurs... Il employa mille ouvriers à sa construction et établit dans le voisinage un marché approvisionné de toutes les denrées nécessaires. Tous les soirs,

chaque ouvrier recevait une pièce d'argent qu'il échangeait contre des vivres, et la somme perçue servait à la paye du lendemain ; de cette manière Thahomurs ne dépensa pas plus de mille *dirhems* pour élever cette forteresse.

« Ibrahim-ben-Schemmas-el-Thaleqâni raconte qu'étant allé de Samarcande à Merv, Abd-el-Aziz-el-Mubarek lui fit



Ruines du Vieux-Merv.

faire le tour des remparts et lui demanda s'il connaissait le nom du fondateur de Merv. Ibrahim fut obligé d'avouer qu'il l'ignorait, et il faut en effet renoncer à remonter jusqu'à l'origine d'une ville aussi ancienne. » (Yaqout, traduction Barbier de Meynard.)

2° La seconde époque est l'époque musulmane, pendant laquelle fut bâtie la ville de *Sultan-Sandjar-Kala* (Sultan doit se prononcer *soultane*). Le sultan Sandjar, son fondateur, vivait il y a huit siècles ; c'est son tombeau que nous apercevons. Ce roi puissant, qui fit tant de travaux pour utiliser les eaux du Mourgab et développer les cultures, n'était qu'un lieutenant du khalife de Bagdad. Que de révolutions survenues en peu de siècles dans cette partie du

globe, où l'intervention de forces naturelles a condamné le sol à la stérilité !

A ces forces, qui semblent avoir produit un soulèvement de l'écorce terrestre, s'est ajoutée la poussée irrésistible des populations de l'Asie centrale. On dirait que ces migrations de peuples sont soumises à la loi de rotation de la terre.

Au XVe siècle, l'invasion mogole déborde sur la Turkménie ; Merv, alors rivale de Samarcande, fut détruite.

Ahmed Razi, qui a écrit vers l'an 1600, résume ainsi les principales phases historiques de Merv : « Le roi Thahomurs est le fondateur de cette ville, mais ce fut Alexandre le Grec qui l'agrandit et en fit la capitale du Khorassan. El-Mamoun, lorsqu'il gouvernait ce pays, avait fait de Merv le siège de son autorité ; plus tard, la dynastie de Leïs, en se fixant à Nichapour, enleva à Merv une partie de sa splendeur. Pendant les premières années du règne des Seldjouqides, Djaghir-Beg, leur gouverneur dans le Khorassan, revint à Merv ; son petit-fils, Sultan Melik-Schah, y bâtit une enceinte fortifiée ayant 12 300 pas de circuit. Devenue capitale de l'empire pendant le long règne de Sandjar, Merv était au comble de la prospérité, lorsque les Ghozzes envahirent le Khorassan (548 de l'hégire). La capitale fut livrée au pillage pendant trois jours consécutifs, et les plus riches ou les plus nobles de ses habitants furent mis à la torture par ces barbares, qui croyaient que la ville recélait des trésors cachés. Cependant Merv s'était relevée peu à peu de ses désastres, et elle était entrée dans une nouvelle ère de fortune, lorsqu'eut lieu la terrible invasion des Mongols. Djenghiz-Khân, après la prise de Balkh, envoya contre Merv son plus jeune fils, Touli-Khân, avec 80 000 cavaliers. A peine l'armée mongole était-elle campée sur les murs de la ville, que Modjir-el-Mulk, l'un des principaux officiers du roi, sortit et alla porter dans le camp de l'ennemi les plus riches présents. Malgré cet acte de sou-

mission, la population fut faite prisonnière et répartie entre les soldats de Touli-Khàn. Chacun d'eux eut en partage 400 esclaves; ces malheureux furent tous égorgés. Il fallut treize jours pour faire le dénombrement des morts; on en porte le chiffre à plus de 1 300 000; quatre personnes seulement parmi cette immense population parvinrent à s'échapper. Grâce à la sollicitude de Mirza Sehah Rokh et de ses successeurs, Merv renaquit de ses cendres, mais elle a été trop violemment ébranlée par l'invasion mongole pour revenir à son glorieux passé [1]. »

3° Cette invasion marque la fin de l'époque musulmane, qui est remplacée par l'époque persane, mieux connue, à laquelle remonte la construction d'une quatrième ville de Merv, celle de Baïram-Ali. La légende fait place à l'histoire. Cette ville nouvelle comptait plusieurs centaines de mille habitants, si l'on en juge par l'étendue de ses ruines. Les barrages du Mourgab furent restaurés, la prospérité revint dans ce pays; mais un mauvais destin semble s'acharner sur les Merviens; ils sont défaits en 1787, par Maazoun-Khan, émir de Boukhara, qui rase les maisons, emmène les habitants en esclavage, détruit la digue construite par

1. « Merv-Chahidjân a été, dans les premiers temps de l'islamisme, le théâtre des événements les plus considérables. C'est dans la banlieue de Merv, dans le moulin du petit village de Zerq, que le dernier souverain des Sassanides perdit la vie; c'est aussi à Merv, qui, par sa situation sur la frontière du Khorassan, avait une importance militaire de premier ordre, qu'Abou-Mouslim prépara les événements qui assurèrent aux Abbassides la possession du khalifat. Le fils d'Haroun-el-Reehid, Mamoun, y résida jusqu'à l'époque où il recueillit la succession de son frère Emin, et son séjour dans cette ville, au milieu d'une société polie et instruite, développa en lui ce goût des arts et des sciences dont il donna des preuves si constantes pendant toute la durée de son règne. Lorsque les Seldjouqides eurent étendu leurs conquêtes dans le Khorassan, ils firent de Merv la capitale de leur empire; elle l'était encore lorsque Nassiri Khosrau entreprit son voyage. » (Schefer, relation du voyage de Nassiri Khosrau.)

le sultan Sandjar pour les irrigations de l'oasis et rend la plus grande partie du pays inhabitable. De cette époque date l'importation de l'industrie de la soie dans le Boukhara; aujourd'hui encore les Tekkés occupent un quartier séparé dans la capitale boukhare.

L'oasis reste inhabitée pendant quelque temps, puis elle est envahie par les Turcomans du Pendeh, connus sous le nom de Sarikhs.

Leur domination se prolonge jusqu'en 1856, date à laquelle ils sont chassés par les Tekkés aborigènes, réfugiés dans l'oasis de l'Akhal. Ceux-ci, commandés par un guerrier fameux, Kotchou-Khan, deviennent la terreur de tous leurs voisins. Les Khiviens, les Persans, les Russes eux-mêmes ont successivement avec eux des affaires malheureuses. Ce terrible Kotchou, après avoir battu le khan de Khiva, en 1855, le fait prisonnier, lui tranche la tête, qu'il envoie au schah de Perse; le corps est expédié à Khiva.

En 1861 vient le tour des Persans; le successeur de Kotchou-Khan, mort l'année précédente, Nour-Verdy-Khan, les met en déroute et leur prend une trentaine de canons que l'on voit encore à Merv, à côté de la demeure du colonel Alikhanoff. « Les Tekkés firent tant de prisonniers qu'ils ne surent où les mettre, et, bien que Khiva et Boukhara fussent d'excellents marchés pour la vente des esclaves, les prix, par suite de la trop grande quantité d'individus, tombèrent tellement bas, qu'un adulte se vendait pour 25 couronnes (7 roubles 50 kopecks). Après ce désastre, les Persans renoncèrent définitivement à l'idée d'attaquer les Tekkés et se bornèrent à préserver contre eux leurs possessions. » (Général Annenkoff.)

En 1873, Nour-Verdy bâtit en quarante jours, pour se mettre à l'abri d'une attaque des Russes, la grande citadelle de Merv, à laquelle il donne 8 kilomètres de tour.

Cette attaque se produit en 1879; il la repousse sous les murs de Ghéok-Tépé. Il fallut une campagne d'une année,

un siège régulier de plusieurs semaines, les efforts combinés de trois hommes supérieurs, pour venir à bout de ces sauvages belliqueux. L'étude approfondie des moyens de domination employés par les Russes serait certainement aussi intéressante en elle-même que profitable à la France ; cinq ou six ans après la conquête, vous ne remarquez aucun indice faisant soupçonner qu'il y a ici une armée conquérante et une race vaincue. Bien au contraire, les aptitudes militaires des indigènes peuvent être utilisées sans danger pour la formation de corps spéciaux, et le jour où, par la faute de l'Angleterre, l'orage éclaterait aux frontières de l'Inde, on entendrait parler de la cavalerie turkmène.

L'organisation des milices turcomanes marche très activement. Les Russes ont pour principe de ne pas former d'armée indigène parmi les peuples conquis ; mais il y a exception pour le gouvernement général du Caucase et pour la province transcaspienne qui dépend de ce gouvernement. Dès le lendemain de l'entrée à Merv, le prince Dondonkoff-Korsakoff a donné l'ordre de créer deux escadrons tekkés, qui ont reçu le fusil Berdan. Les soldats qui en font partie portent le bonnet blanc et l'épaulette blanche sur leur costume national. Ils sont employés pour porter des lettres au loin et entretenir des communications constantes avec les villages situés à l'écart du chemin de fer. Ces deux premiers escadrons se sont admirablement battus à Koutska contre la cavalerie afghane. Le colonel Alikhanoff, qui les commandait, leur avait remis un étendard blanc portant d'un côté, en lettres arabes brodées d'or, le mot : Allah, et sur l'autre côté le chiffre A de l'empereur Alexandre III, avec la couronne impériale. Pendant la charge, le porte-drapeau fut blessé dans un combat corps à corps, et l'étendard couvert de sang. Mais les Afghans, défaits, ne purent s'en emparer.

Quoi qu'en puissent dire les écrivains hostiles à la Russie, ces Turkmènes, qui exerçaient auparavant le brigandage,

se sont rapidement et sans arrière-pensée pliés à la discipline de l'armée russe. Crainte ou fatalisme, peu importe. On demandait, à Pétersbourg, au prince Doudoukoff-Korsakoff comment il s'y était pris pour les pacifier entièrement :

« C'est bien simple, répondit-il. Je leur ai fait un discours et j'en ai pendu deux. »

Admettons, si l'on veut, que la terreur du gibet les rende disciplinés. Ce fait ne diminue en rien la valeur militaire de ces nouvelles troupes, commandées du reste par des officiers russes. Les khans indigènes servent sous leurs ordres, comme lieutenants, capitaines ou majors; dans l'organisation des tribus turcomanes, ils étaient et ils sont restés les premiers serviteurs de la communauté. A l'inauguration de la gare de Merv (14 juillet 1886), les escadrons furent passés en revue par le lieutenant général Komaroff, commandant en chef de la Transcaspienne. De nombreux cavaliers (plus de 5000) s'étaient joints à eux, rangés par tribus, chacune avec un étendard : Tekkés de Merv, Sarikhs de Iolatane et du Pendeh, etc.

D'où vient que la race slave s'assimile si rapidement les populations asiatiques, leur fait accepter si vite sa domination? Le général Annenkoff, qui a écrit sur ce sujet quelques pages marquées au coin du bon sens [1], veut bien, tout en déjeunant à la hâte, m'exposer ses idées; il me prie de les vérifier sur place, de les répandre en Europe. Je me fais un devoir de remplir ici cette mission délicate. Les écrivains anglais « s'efforcent tous de prouver que les Russes n'ont rien fait et ne font rien, au nom de la civilisation, pour les peuples qu'ils ont soumis; que l'instruction n'est pas du tout l'objet de la sollicitude du gouvernement russe; que les communications sont dans le même état piteux; que l'administration se trouve entre

1. *Nouvelle Revue,* 1881.

les mains de personnes incapables qui ne méritent aucune confiance; en un mot que la position de la contrée est désolante ».

Turkmènes au service de la Russie.

Je ne veux que du bien à l'Angleterre, dont la grandeur est indispensable à l'Europe, et je lui souhaite dans l'Hindoustan les succès de la Russie en Asie centrale.

« On a peu parlé des insurrections qui ont ensanglanté l'Inde, et des mesures qui les ont suivies, mesures énergiques et extrêmes grâce auxquelles les Anglais étouffaient les soulèvements; on ne répète pas ce que tous les voyageurs assurent, que la population indienne est furieuse contre les Anglais; on se tait sur les famines continuelles qui ravagent des contrées entières et détruisent des populations immenses; tout cela est scrupuleusement éludé par les écrivains anglais qui décrivent la position actuelle des possessions russes et anglaises.

« Et cependant tous ces faits sont certains et confirmés : le « bien-être » de la civilisation tant vanté par tout ce qui tient une plume en Angleterre, bien-être qui a été transporté par les Anglais sur les bords de l'Indus et du Gange, n'a pas aidé les Indiens à supporter leur triste situation et ne les a pas détournés de l'idée de s'en délivrer. »

Certes la chute de Samarcande, la chute de Merv ont retenti aux bords du Gange, et le gouvernement de la Reine ne peut ignorer quelles espérances secrètes ces événements ont fait concevoir à des populations agricoles, ruinées par les contributions.

La question des impôts, la question agraire, ont-elles reçu pareille solution dans les possessions du Czar?

« Ce qu'on pourrait reprocher aux Russes, c'est peut-être d'avoir agi d'une façon tout à fait contraire. Les impôts perçus sur les indigènes ont été beaucoup moins élevés que les impôts payés par les populations russes, même dans le Turkestan; ainsi, par exemple, dans le territoire du Syr-Daria, en faisant la répartition pour l'année 1867, d'après le chiffre de la population russe et indigène, on voit que les Russes payaient 8 roubles 44 kopecks par tête, tandis que les indigènes versaient seulement 1 rouble 50 kopecks.

« .... Il en résulte que la chose principale et capitale pour les Asiatiques, le système des impôts, se présente, chez les

Anglais dans l'Inde, comme une nouvelle charge aggravant la lourde situation de la population; au contraire, pour les sujets nouvellement soumis à la Russie, le système des impôts introduits dans l'Asie centrale est peut-être contraire aux intérêts russes dans le Turkestan et aux Russes habitant cette contrée, mais pour les habitants indigènes il est, en tout cas, une amélioration importante, comparativement à l'ancien système. »

Que dire aussi de la politique russe et anglaise au point de vue industriel, et des conséquences qui en découlent fatalement pour les sympathies des peuples indigènes? L'arrivée des Anglais dans l'Inde a été, pour ses habitants, le commencement de la ruine; les Russes, eux, sont acceptés partout.

« Avant l'occupation des Anglais, l'Inde était renommée pour ses manufactures; une partie considérable de sa population tissait aussi bien les étoffes les plus grossières que les plus fines. Ces étoffes faisaient l'admiration du monde entier. Elles conservaient toujours leur cachet d'origine; on sentait que ce n'était pas dans une grande manufacture, sur des métiers mus par de puissantes machines à vapeur, qu'elles avaient été fabriquées, mais bien, au contraire, dans quelque frêle cabane de cultivateurs raïotes.

« Liverpool et Birmingham ont étouffé, en très peu de temps, ces petites industries rustiques; au dire des écrivains qui se sont intéressés à la situation économique des Indes, la fabrication des châles demeure seule debout aujourd'hui, mais diminue chaque année, et l'écoulement, par suite de l'appauvrissement de la Perse et de la Turquie, devient moins aisé.

« L'industrie indienne n'a pas été tuée seulement par la libre concurrence des produits anglais; pour être exact, il faut ajouter qu'on y a aidé par d'autres expédients. Toutes les machines et les outils, le moulin à huile dit Cury, le

four du potier, les instruments du bijoutier, la scie du bûcheron, le mètier du tisserand, la barque du pêcheur, tout a été imposé. En même temps, le gouvernement anglais a donné à ses fabricants les facilités les plus grandes pour inonder l'Inde de leurs produits; il a d'une façon systématique, parfaitement ordonnée, anéanti l'activité manufacturière et industrielle des Indiens, et mis le pays tout entier à la discrétion absolue des fabricants anglais.

« ... On n'a jamais rien écrit de pareil sur l'économie politique de la Russie dans ses possessions asiatiques. Les impôts payés par les indigènes sont insignifiants, et les mesures prises par le gouvernement ont toujours eu pour but d'augmenter le bien-être de la contrée.

« Reconnaissant l'existence avec domicile fixe préférable à la vie nomade, les agents russes ont essayé de donner aux indigènes le goût de l'agriculture, leur ont avancé de l'argent, fourni des semences et des instruments aratoires.

« Quant au commerce et à l'industrie, il est vrai qu'à partir de la prise de Tachkend et d'autres villes de l'Asie centrale, l'importation des marchandises russes, et en particulier du coton, a été importante; mais, en agissant ainsi, l'industrie russe n'a pas étouffé l'industrie indigène; bien au contraire, ce mouvement a été un des signes progressifs du bien-être de la contrée. Pour s'en convaincre, il suffit de regarder les dernières statistiques; on aura la preuve que l'importation, en s'augmentant, a considérablement accru l'exportation et la production sur place.

« Ainsi, en 1857, les marchandises exportées de l'Asie centrale avaient donné 5 millions et demi de roubles. Dix ans après, en 1867, elles atteignaient le chiffre de 10 millions. »

Citons aussi l'exemple du Boukhara, ce pays de 240 000 kilomètres carrés, de 2 130 000 habitants, auquel la construction du chemin de fer transcaspien va donner une importance particulière.

Il est le centre des échanges entre Pesehaver et Nijni-Novgorod, e'est-à-dire entre l'Inde et la Russie. Les productions (cuirs, coton et soie, tissus, tapis, etc.) sont emportées jusqu'à Nijni et Moseou par des marchands boukhares qui ne reculent pas devant ee long voyage. Au bazar d'Orenbourg, vous pouvez les voir en grand nombre, avee leurs châles rayés de eoton ou de soie, leurs souliers élégamment travaillés, leur turban blanc, leur visage intelligent et régulier, leur physionomie ouverte. Ils ont avec la Russie et entre leurs propres mains, d'après M. Heyfelder, un eommeree de 140 millions de roubles. Certes l'oeupation russe, ou le protectorat, si l'on veut, n'a pas ruiné ces gens-là; tout au plus la création d'une « Compagnie eommerciale de l'Asie eentrale » et d'une succursale de la Banque impériale russe dans leur capitale supprimera-t-elle le monopole dont ils ont joui jusqu'à ce jour.

« Le rôle principal de la Russie — continue le général Annenkoff — est d'aider au développement de l'industrie et du commerce de ses possessions; c'est, du reste, le moyen le plus propre pour y amener la tranquillité, l'intégrité de la propriété, en y procurant le bien-être.

« Telle est la situation réelle des affaires dans l'Inde et dans nos possessions de l'Asie eentrale. Les écrivains anglais se donnent bien garde d'en parler; ils passent sous silence tout ce qui pourrait faire ressortir une semblable comparaison, et préfèrent attaquer l'administration russe en lui reprochant des abus et l'influenee pernicieuse qu'elle exercerait sur ses nouveaux sujets. »

Je ne dirai rien de l'affabilité des Russes, chez lesquels on n'a jamais pu remarquer « l'ombre du mépris » pour les Asiatiques, ni de la question religieuse, si ee n'est pour déclarer qu'il n'est jamais venu à l'esprit des Russes d'envoyer des missionnaires dans leurs possessions d'Asie. « Que l'on approuve ou non cette disposition, il n'en est pas moins vrai qu'en agissant ainsi on rassurait les vaincus au point

de vue de l'inviolabilité de leur conscience et de leurs croyances. » A coup sûr, il est dangereux de provoquer des explosions de fanatisme dans un milieu de 250 millions d'hommes, dont 30 millions de musulmans. Les Russes, en Asie centrale, n'ont pas plus de 6 millions de sujets; ils y entretiennent deux fois plus de troupes européennes que l'Angleterre aux Indes; par conséquent ils n'ont à craindre que des soulèvements partiels sans importance.

Quant aux milices indigènes, les Russes peuvent toujours compter sur les leurs, parce qu'elles ne représentent qu'une fraction des troupes régulières; les Anglais, pour la raison inverse, savent à quoi s'en tenir sur la fidélité des cipayes.

Néanmoins la Russie, qui a tous les atouts dans son jeu depuis la construction du chemin de fer transcaspien, « ne désire pas de collision; elle croit à la possibilité d'une entente amicale, basée sur l'assurance qu'il reste assez d'espace aux deux empires pour utiliser et féconder leur activité et leur travail ».

Le déjeuner s'achève dans ces ressouvenirs du passé et les éventualités d'un prochain avenir que l'Angleterre tient entre ses mains. Comme nous nous disposons à descendre du wagon, la locomotive siffle et le train s'ébranle. Mais, ô surprise! c'est pour quitter la voie normale et prendre une voie de garage qui vient d'être posée avec ses deux aiguilles, durant ce repas d'une heure. Je n'en crois pas mes yeux. La voie d'évitement a 500 mètres de longueur et peut recevoir un train de cinquante voitures. « Vous avez manqué l'inauguration de la gare de Merv, me dit le général; mais vous inaugurez celle de Baïram-Ali. » Pendant que nous sommes garés, un convoi de matériel nous croise et va porter ses approvisionnements à 2 verstes plus loin. Pas une minute n'a été perdue pour utiliser la nouvelle gare.

CHAPITRE VI

LES RUINES DE MERV

Le cheval turcoman. — Le tombeau du sultan Sandjar. — Le géographe Yaqout et la relation de son séjour à Merv-Chahid-ján. — Les ruines de Baïram-Ali. — La description d'Isthakhri, dans le *Livre des climats*. — Les historiens de Merv.

On ne peut passer si près de ruines presque inconnues en Europe sans leur rendre visite. Des chevaux sont sellés; un guide turkmène au service de la Russie a été mandé, nous partons. Sont-ils assez élégants, ces chevaux turcomans, avec leur tête effilée qu'ils portent si fièrement, leur poitrail étroit, leurs jambes aux muscles d'acier? De race arabe croisée, ils résistent mieux encore que l'arabe pur sang. Cent kilomètres par jour pendant une semaine ne les effrayent pas. Ils trottent l'amble; le cavalier n'a pas à s'en plaindre.

Permettez-moi, à ce sujet, deux mots d'hippologie, pendant que nous montons en selle.

Certains naturalistes admettent que le cheval provient d'une souche unique dont le berceau se trouvait en Asie occidentale, dans les environs de la mer Caspienne. D'autres admettent une seconde souche et la placent en Afrique. Quoi qu'il en soit, ce sont les peuples guerriers qui se sont

d'abord occupés du cheval en prévision de l'immense avantage qu'ils pourraient en retirer pour la guerre.

C'est dans ce même but qu'au moyen âge et pendant la féodalité, la noblesse s'imposa les plus grands sacrifices pour le conserver. Plus tard, les besoins de la paix détournèrent le cheval de sa destination première et furent la cause des nombreuses transformations qu'on imprima au type primitif; c'est ainsi que, sous des influences multiples, quelquefois heureuses, mais souvent funestes, se créèrent les nombreuses races qui existent de nos jours.

Heureusement, certaines puissances ont de tout temps compris l'avantage qu'il y avait à conserver le cheval de guerre, avec ses qualités et son type primitif.

En première ligne se place l'empire russe.

Ainsi le vaste espace compris entre la mer Caspienne, la Russie d'Europe, la Sibérie, la Perse et la Chine, est occupé par la race tatare.

Les nombreuses familles de chevaux qui composent cette race peuvent se diviser en deux groupes ayant pour type, l'un le cheval circassien et l'autre le cheval turcoman.

Le cheval circassien se distingue par ses formes exiguës, sèches et anguleuses; c'est à ce groupe que se rattachent les petits chevaux de l'Ukraine, si remarquables par leur rusticité et leur vigueur.

Le cheval turcoman tire son origine du croisement de la race arabe avec la race indigène qui se trouvait dans cette contrée depuis les temps les plus reculés : on s'accorde à reconnaître que la race indigène descend directement des anciens chevaux parthes, si renommés dans l'antiquité.

Sa taille est supérieure à celle de l'arabe; le corps est assez étoffé, un peu anguleux, le poitrail un peu plus étroit que celui du cheval arabe, d'un embonpoint moyen; sa robe est grise, baie ou alezane, mais moins soyeuse que celle de la race de pur sang arabe; les saillies osseuses sont accentuées, les muscles et les vaisseaux sous-cutanés

Khan turcoman.

sont apparents, la tête est carrée, expressive, un peu longue, mais bien attachée; le front est ample, le chanfrein droit; les branches du maxillaire inférieur sont écartées et logent largement le gosier; les yeux sont grands; les oreilles bien plantées; les naseaux fendus; l'encolure est droite, longue, greffée haut, se détachant bien, le garrot est bien sorti; l'avant-main est remarquablement beau, la ligne dorsale lombaire irréprochable; la côte est assez longue; la poitrine ample, les épaules allongées, obliques et jouissant d'une grande mobilité; l'abdomen est peu volumineux; la croupe assez horizontale, un peu inclinée de chaque côté; la queue est attachée haut et bien relevée pendant la marche. Les membres sont forts; les tendons denses et bien attachés; les articulations sont puissantes; les jarrets larges; les paturons bien proportionnés; les pieds sont durs et solides.

Le cheval turcoman est robuste, fier, ardent; plein de courage, agile; d'une force de résistance supérieure à celle de l'arabe; d'une énergie infatigable, sobre et susceptible de la plus longue abstinence. Il résiste aux fatigues les plus excessives; il n'est pas rare de trouver, parmi ces chevaux, nombre de sujets capables de parcourir une distance de 1000 kilomètres en six ou sept jours consécutifs.

Lorsque l'on connaît les difficultés que la France éprouve pour se procurer le véritable étalon nedjé, on est en droit de regretter que notre nation se soit bornée à un petit nombre de croisements, entre le cheval turcoman et nos races indigènes; l'accouplement des étalons turcomans avec les cavales de nos possessions algériennes donnerait des produits dont l'incontestable valeur augmenterait celle de notre cavalerie [1].

Mais il est temps de se mettre en route; le général

1. Je dois ces aperçus spéciaux à l'obligeance de M. Devic, vétérinaire en premier au 3e dragons.

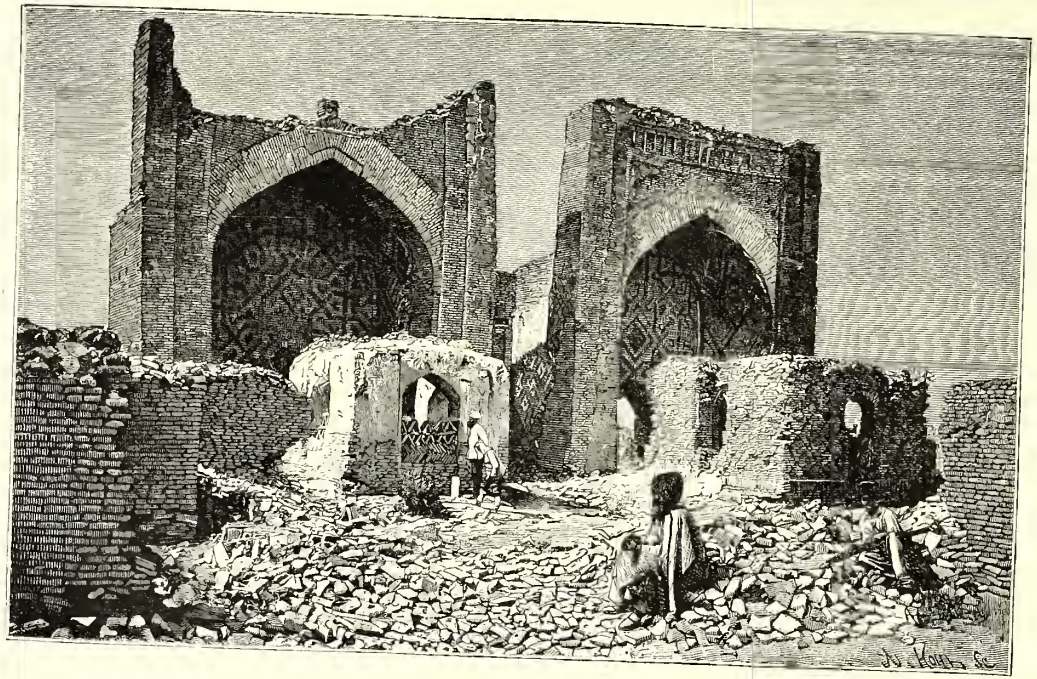
nous souhaite beaucoup de plaisir et retourne au train de pose.

Nous gagnons, à la gauche du chemin de fer, la ville de Sultan-Sandjar-Kala. Les monuments les plus importants restent seuls debout. Le temps a eu raison des maisons ordinaires, d'autant mieux que la plupart des édifices sont bâtis en pisé. Il en est de même dans la cité plus récente de Baïram-Ali. Où trouver de la pierre dans la steppe sans fin? L'argile du sol se cuit bien au soleil et peut former des murs de plusieurs mètres de hauteur, avec une épaisseur assez réduite (40 à 50 centimètres). La fabrication de la brique a toujours été coûteuse, même aujourd'hui; on n'y avait recours qu'exceptionnellement.

Rien ne peut rendre la surprise qu'on éprouve à la vue de ces grandes bâtisses où la pierre n'entre pas; de loin rien ne fait soupçonner le genre de construction. Le sentiment qui vous domine est l'étonnement de les voir si bien conservées; d'un coup de pied vous jetez bas un pan de muraille d'argile.

Chemin faisant, nous longeons une levée de terre assez informe; il paraît que c'est l'enceinte de la ville d'Alexandre. Notre guide en est-il bien sûr? Si vous le questionnez trop, il finira par opiner que vous êtes devant la ville de Zoroastre. Gravissez cette enceinte; vous n'apercevez rien que la steppe unie, couverte de grandes herbes jaunâtres, avec quelques monticules de terre ou débris de briques et de poteries. Un archéologue serait ici à son affaire; mais nous ne sommes pas archéologues.

Gagnons vite les monuments qui parlent encore aux yeux, dans la ville du sultan. Voici d'abord deux grands portiques voûtés, dont le fond est orné d'un riche cloisonné de briques; ce sont sans doute les restes d'une mosquée. En face de ces portiques vous voyez deux sarcophages, de briques aussi, et dans ces sarcophages deux cercueils en briques cuites fermés par une dalle de marbre



Ruines d'une mosquée dans le Vieux-Merv.

blanc. Que recouvre ce marbre qui n'a pas encore été soulevé? Je ne saurais le dire. D'après le guide, ces tombes qui paraissent neuves auraient plusieurs siècles d'existence.

Nous arrivons à une sorte de forteresse élevée sur un mamelon. Les murs de terre sont ornés à l'extérieur de refends verticaux qui produisent un singulier effet. On dirait d'énormes saucissons juxtaposés. C'est la *Maison de la jeune fille*. Je vous fais grâce de la légende.

Nous voici enfin à la plus grande ruine de la région, le tombeau du sultan Sandjar, bâti également sur un mamelon qui, à grande distance, produit une illusion trompeuse sur la hauteur vraie du monument. Imaginez un édifice rectangulaire, de 18 à 20 mètres de côté, que termine une coupole élevée de 25 mètres au-dessus du sol; le tout en briques liées entre elles par un ciment tellement dur qu'en certains endroits l'acier ne peut l'entamer. Deux petites portes, qui se font vis-à-vis, donnent accès dans l'intérieur, mais elles sont tellement basses, qu'un de nos hôtes, aussi grand par la taille que par la naissance, le prince Gagarine, pense s'y rompre la colonne vertébrale. La porte franchie, vous devez descendre de 2 à 3 mètres pour atteindre le parvis du temple. Où se cache le cercueil de Sandjar? A-t-il été détruit par Djenghis-khan? Les prochaines recherches éclairciront peut-être ce mystère.

Il y a sept à huit siècles, le célèbre Yaqout contemplait le même tombeau et écrivait les lignes suivantes :

« Le sultan Sandjar, fils de Melik-Schah, le Seldjouqide, quoique maître d'un vaste empire, préférait Merv à toute autre ville; c'était sa résidence habituelle et il y mourut. Son tombeau est dans une chapelle (*turbeh*) séparée de la grande mosquée par une fenêtre grillée; elle est surmontée d'une coupole peinte en bleu qui se voit à une journée de distance. On m'a dit que ce monument a été élevé aux frais d'un des serviteurs de ce prince, qui fonda aussi une riche

dotation destinée à l'entretien des lecteurs du Coran et des desservants. »

Du reste les écrits d'Yaqout renferment les renseignements les plus curieux sur l'ancien Merv, et la biographie de ce géographe ne sera pas ici un hors-d'œuvre :

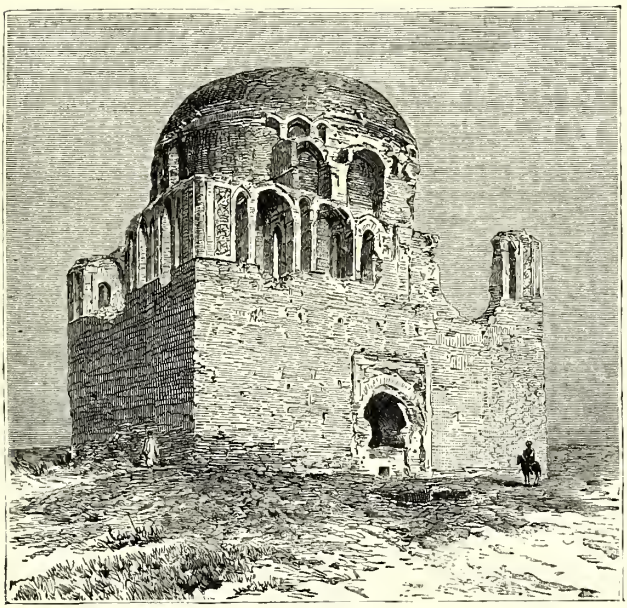
« Obéïd Allah Yaqout, fils d'Abd Allah, naquit vers 574 (1178), dans une famille grecque. Tombé de bonne heure entre les mains des Musulmans, il fut élevé dans la religion du Prophète et acheté par un marchand domicilié à Bagdad... Grâce à la libéralité de son maître, il étudia avec succès les sciences cultivées alors, surtout la théologie, le droit canon et les belles-lettres.... Affranchi par son bienfaiteur et associé à son commerce, dont une des branches principales était la librairie, il entreprit de longs voyages. Il visita le nord de la Perse... traversa le nord de l'Iraq Adjemi et du Khoraçan, et se fixa pendant trois ans à Merv (Mérou), capitale de l'ancienne Margiane, où ses goûts littéraires et ses connaissances en librairie le mirent en rapport avec plusieurs personnages marquants. Merv était alors un des centres les plus florissants de la civilisation musulmane; les vastes bibliothèques qu'elle possédait et dont il nous a laissé une nomenclature détaillée, l'accueil hospitalier qu'il y reçut, peut-être aussi certaines sympathies religieuses, l'avaient décidé à y passer le reste de sa vie au sein de l'étude et de la dévotion, quand l'approche des hordes formidables de Djenghiz-Khân le força à quitter son séjour de prédilection... Il mourut à Alep, en 626 de l'hégire (1229). Les dix dernières années de sa vie furent consacrées à la revision des documents qu'il avait réunis pendant ses voyages, et c'est à cette période qu'il faut reporter la rédaction de son grand dictionnaire *Modjem-el-Bouldan*. » (Barbier de Meynard.)

Glanons un peu au hasard dans le *Modjem*.

« C'est en 616 (1219 de J.-C.) que je quittai Merv; elle était alors dans l'état le plus florissant. Ses deux

La Maison de la jeune fille.

grandes mosquées, dont l'une appartenait aux Schaféites et l'autre aux Hanéfites, étaient réunies dans une enceinte commune [1].



Tombeau du sultan Sandjar.

« Pendant les trois années que j'ai passées dans cette ville je n'y ai remarqué qu'une seule maladie, je veux

1. Mustòfi, qui a écrit vers l'an 1340, cite encore, parmi les plus anciens monuments de Merv, une mosquée et un palais construits par Abou Moslem, lorsqu'il souleva le Khorassan au profit de la maison d'Abbas (750 de J.-C.). Ce palais était surmonté d'une coupole ayant 50 coudées de haut, de chaque côté de laquelle s'ouvraient deux portiques de 30 coudées de haut sur 60 de large.

parler du *ver de Médine;* elle y sévit avec violence chaque année et il est difficile d'en éviter les atteintes [1].

« Sans l'invasion des Tartares et les calamités qui en sont résultées, j'aurais voulu finir ma vie à Merv, tant j'étais séduit par la douceur, la bienveillance, l'urbanité des habitants, et charmé par les richesses qu'elle renfermait en livres relatifs aux principes de la religion.

« On attribue au khalife El-Mamoun le propos suivant :

« Il y a à Merv trois choses dont le pauvre jouit aussi bien que le riche : ses melons délicieux, son eau toujours fraîche, grâce à l'abondance des neiges, et son coton moelleux. »

« Merv possédait, lors de mon départ, dix bibliothèques plus riches que celles de toute autre ville en ouvrages de choix. Je citerai les deux bibliothèques appartenant à la grande mosquée; l'une était appelée *Azizieh*, à cause de son fondateur Aziz ed din Abou Bekr Atiq er Reïhâni ou Atiq ben Abou Bekr, l'un des principaux officiers du sultan Sandjar. Cet homme, qui avait commencé par vendre des fruits et des herbes aromatiques au marché de Merv, parvint à la dignité de premier échanson du roi et jouit d'un crédit considérable à la cour. Cette bibliothèque possédait environ 12 000 volumes; l'autre était la *Kemalyeh;* j'ignore l'origine de ce nom. Je citerai aussi la bibliothèque de Scheref el Mulk, le Mustôfi (conseiller d'État); deux bibliothèques appartenant aux Sernaniens; une autre dans le collège appelé *Omaryeh;* celle de la *mosquée royale;* celle de la *Khanum*, dans le collège du même nom; enfin la bibliothèque nommée Dhomaïryeh, dans un des couvents

1. Ce mal n'était pas le seul fléau de Merv. Outre les fièvres et les dysenteries causées par l'insalubrité de l'air, on y trouve, s'il faut en croire l'auteur du *Heft iqlim*, pendant les trois mois les plus chauds de l'année, une mouche de la grosseur d'une guêpe, dont la piqûre est dangereuse et qui ne laisse aucune trêve aux habitants. (Note d'Yaqout.)

de la ville; celle-ci ne renfermait que 2000 volumes, mais infiniment précieux et valant au moins 200 *dinars* chacun (environ 2000 francs). C'est dans ces différentes bibliothèques que je passais presque tout mon temps, oubliant dans les charmes de l'étude ma patrie et ma famille; c'est là que j'ai recueilli presque tous les matériaux qui m'ont servi pour la rédaction de ce livre ou de mes autres écrits. Pendant mon séjour à Merv, je me plaisais à répéter souvent ces deux vers d'un Arabe éloigné comme moi de son pays :

« Tourterelle de la vallée, toi que les vicissitudes du sort ont séparée de ta compagne chérie;

« Viens confondre tes gémissements avec les miens, car tous les deux nous sommes étrangers dans Merv-esch-Schahidjân! »

« Je redisais aussi ce passage touchant d'El-Khaïr ben Maçoud ben Haçan el Hafez, poète de Damas, qui mourut à Merv en 503 :

« Amis, tandis que vous habitez le toit paternel, moi, pauvre exilé, je suis à Merv-esch-Schahidjân!

« Le désespoir me tue et le souvenir me rend la vie, un feu brûlant dévore ma poitrine et sèche mon gosier.

« Mourir de douleur dans l'exil est chose naturelle, mais il est plus étonnant qu'on survive à ses regrets. »

« On visite à Merv les tombeaux de quatre compagnons du Prophète, dont les trois principaux sont : Boraïdeh ben Khaçib, El Hakem ben Amr el Ghaffari et Suleïman, fils de Boraïdeh.

« Parmi les plus célèbres docteurs de Merv, on cite :

Abou Bekr Abd er Rhaman ben Ahmed ben Abd Allah el Mervazi, surnommé le *Serrurier*, qui fut un des premiers jurisconsultes et une des gloires de l'école schaféite; sa réputation s'étendit au loin et attira à Merv une foule d'élèves... Il parvint à l'âge de quatre-vingt-dix ans et mourut en 419.

Khadjeh Bescher, surnommé *El Hafi*, parce que, par

esprit de mortification, il se condamna à marcher pied nus;

Mohammed ben Nasr, un des meilleurs traditionnistes de l'islamisme;

Ibrahim ben Ahmed, qui a laissé un commentaire estimé du *Moukhtaçar* de Mouzéni;

Yçaben Mohammed, le grammairien; etc., etc.

« Aucune autre ville ne peut se glorifier d'avoir donné naissance à un aussi grand nombre de docteurs, d'imans et de célébrités en tous genres. » (Traduction Barbier de Meynard.)

Est-il possible que ces monceaux de terre et de briques, ces restes informes que nous avons sous les yeux évoquent de pareils souvenirs? O néant des grandeurs humaines!

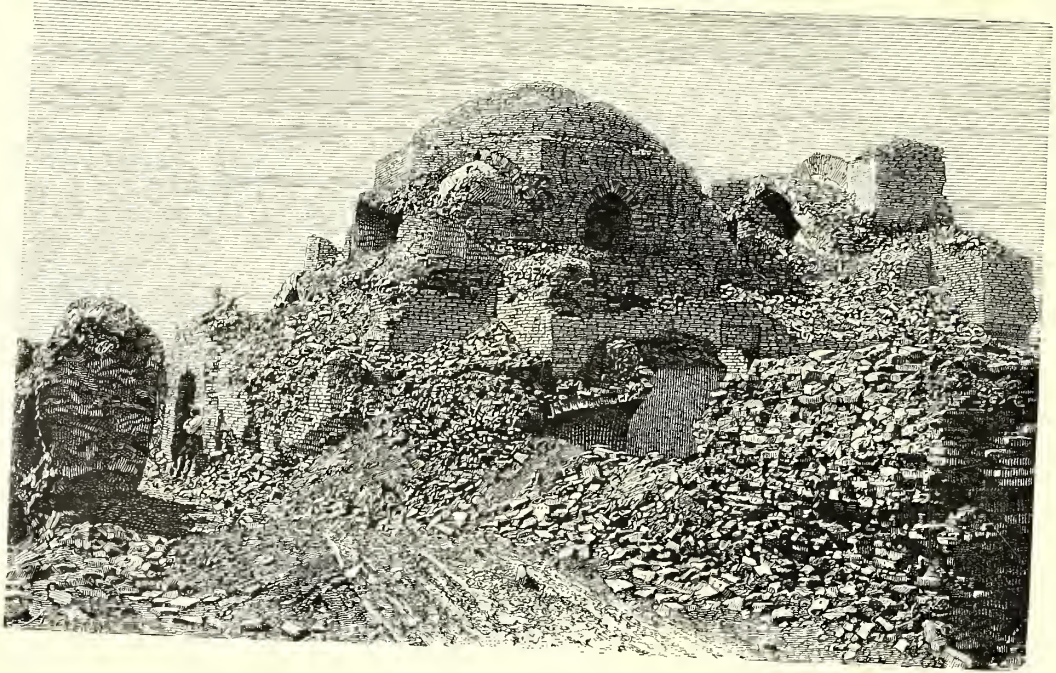
Passons vite dans la ville persane de Baïram-Ali, que traverse le chemin de fer. Une quantité de maisons particulières, qui ont pu appartenir à des chefs, sont encore en assez bon état de conservation pour servir d'abri au voyageur attardé. Je n'y ai pas remarqué, comme dans les habitations turkmènes plus récentes, des fenêtres ou des niches à angles aigus, qui semblent des réminiscences du style arabe. Presque toutes sont construites sur le même modèle et possèdent :

1° Une tour centrale carrée, de 6 à 10 mètres de hauteur, formant deux étages : celui du rez-de-chaussée, où l'on pénètre par une porte étroite et basse; l'étage supérieur, qui n'est accessible par aucun escalier : c'était là le réduit, le refuge suprême contre l'invasion;

2° Un mur d'enceinte, d'environ 2 m. 50 de hauteur, qui devait contenir les logements du maître et de sa famille; une seule entrée était pratiquée dans ce mur d'enceinte;

3° Un petit bâtiment placé en face de cette porte, à l'extérieur, et qui devait servir de corps de garde pour les soldats ou de logement pour les esclaves.

Toutes ces habitations, tous ces blockhaus, sont en terre



Un coin des ruines du Vieux-Merv.

argileuse et ne renferment que très peu de briques cuites. L'emploi du pisé ou de la brique cuite simplement au soleil n'était pas seulement une économie ; il procurait de la fraîcheur. Le général Annenkoff a constaté des différences de température de 10 à 12 degrés centigrades, pendant les fortes chaleurs de l'été, dans l'intérieur des maisons bâties avec des briques cuites au four ou séchées au soleil, et il met à profit cette observation pour la construction des gares du Transcaspien.

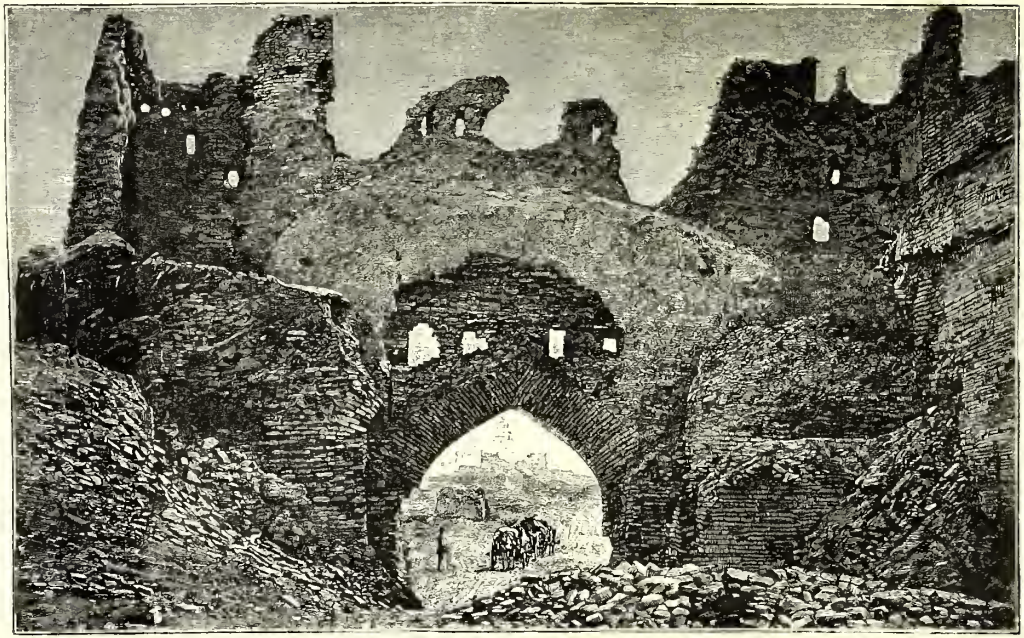
Le plus grand monument de Baïram-Ali est la citadelle. Les murs flanqués de tours demi-rondes et rapprochées les unes des autres rappellent ceux du Kremlin. L'enceinte est de forme rectangulaire ; elle peut avoir 3 kilomètres de développement. Les ruines des portes ont un aspect étrange ; sous les arceaux de briques, les yeux cherchent les chaînes du pont-levis. Certes les vestiges du Vieux-Merv méritent l'attention des savants. Nous ne sommes point savants, et néanmoins ils nous font perdre la notion du temps. Que de richesses à la disposition des archéologues qui entreprendront un jour le voyage de la Transcaspienne, avec l'intention de faire la lumière sur l'histoire de ces vieilles cités ! Le colonel Alikhanoff pourra sans doute leur dire ce que représentent ces débris d'édifices, dont les profanes ne sauraient reconstituer les anciennes formes. Lui seul, paraît-il, est actuellement capable de les interpréter au moyen des traditions turkmènes dont il a le secret. Pour moi, je ne puis mieux faire que de citer ici, d'après M. Schefer, la description d'Isthakhri (*Livre des climats*) ; Yaqout lui-même a mis souvent cet antique ouvrage à contribution.

« Merv, comme toutes les grandes villes de l'Orient, était défendue par un château et se composait d'une cité intérieure, entourée de faubourgs. La construction du château remontait, selon la tradition, à Tehmouras. Il était bâti sur une éminence, et, malgré la hauteur à laquelle il était placé,

il était pourvu d'eau par un aqueduc. Au VIe siècle de l'hégire, le château de Merv tombait déjà en ruines et l'intérieur de son enceinte avait été converti en champs de pastèques et en jardins potagers. La cité avait été fondée, disait-on, par Iskander Zoul Qarneïn ; les maisons y étaient construites en argile. La muraille qui l'entourait était percée de quatre portes : Bab el Medinèh, qui faisait face à la grande mosquée, Bab Sendjan ou Sengan, Bab Balin et Bab Deri Mechkan, par laquelle on sortait pour se rendre dans la Transoxiane. C'est près de cette dernière porte qu'était le palais habité par Mamoun avant son élévation au khalifat. Les quartiers de la ville et les édifices publics s'étendaient sur le bord des canaux. Le palais du gouvernement, la grande mosquée neuve et la prison se trouvaient sur la rive du Nehr Madjan. On y remarquait aussi la demeure des Aboul Nedjm, affranchis et clients de la famille d'Abou Mou'eïth. Dans cette maison se trouvait une salle surmontée d'une coupole, où furent teintes en noir les étoffes qui servirent à faire les vêtements et les drapeaux des partisans des Abbassides. Le canal de Hormouzferrèh, que l'on trouvait sur sa route en venant de Serakhs, traversait un vaste quartier dans lequel on remarquait les maisons et les édifices construits par Husseïn ibn Thahir, qui gouvernait le Khorassan en 261 (874). Husseïn ibn Thahir avait voulu y établir le siège du gouvernement et les marchés publics. Le canal de Hormouzferrèh fournissait également l'eau aux habitants du quartier de Ras ech Chabay, où était la demeure du cheik Aboul Fazhl Mohammed ibn Obeïdillah.

« Le Nehr Zerq coulait non loin de Bab el Medinèh ; la mosquée appelée Djami el Atiq (la mosquée vieille) était construite sur la rive de ce canal. On y remarquait aussi les maisons de plaisance de la famille de Khalil ibn Ahmed ben Hammad, ancien gouverneur de la Transoxiane et du Khorassan.

« Le quatrième canal, celui de Essa'ady Khorassany,



Une porte dans les ruines du Vieux-Merv.

fournissait l'eau aux habitants des quartiers de Bab Sendjan et des Beni Mahan. Il était bordé par les constructions qui portaient le nom de maisons du Merzban.

« Merv possédait trois grandes mosquées cathédrales. La première, construite dans la cité peu de temps après la conquête musulmane, portait le nom de Djami el Medinèh ou Djami Beni Mahan. L'islamisme ayant fait un grand nombre de prosélytes, on en bâtit une autre en dehors de l'enceinte; elle fut désignée plus tard sous le nom de mosquée vieille (Djami el Atiq). C'est dans cette mosquée que les traditionnistes se réunissaient tous les vendredis. Abou Mouslim en fit élever une troisième à Madjan et il établit les bazars dans son voisinage.

« Le palais du gouvernement se trouvait derrière la mosquée des Beni Mahan et l'on y admirait la salle d'audience des gouverneurs du Khorassan, surmontée d'une coupole en briques d'un diamètre de 55 coudées. Cette salle avait quatre portes donnant chacune accès à un eïwan ou pavillon ouvert précédé d'une cour carrée.

« Le mouçalla où la population se rendait pour faire les prières publiques de la fête de la rupture du jeûne et de la fête des sacrifices, était dans un vaste terrain carré situé à Ras el Meïdan et bordé de maisons et d'édifices; il portait le nom de carré d'Aboul Djaham...

« La plus grande partie des habitants de Merv appartenaient au rite chaféite, et, comme dans toutes les villes musulmanes du moyen âge, ils étaient divisés en deux partis : celui des gens de la cité et celui des gens du quartier de Souq el Atiq (le vieux marché), qui vivaient dans un état de rivalité perpétuelle [1]. »

1. « Les annales de Merv ont été rédigées par Ahmed ibn Seyyar el Mervezy (268-881); cet ouvrage a été continué par Abou Salih Ahmed Nichaboury (470-1078) et par Abdoul Djebbar el Kharaqy (553-1158). Le célèbre Abou Bekr Mohammed el Sam'any composa une histoire de Merv qui ne compte pas

La nuit est venue quand nous regagnons au grand trot le train du général, dont les feux brillent à 3 kilomètres. Mais quel mauvais guide nous avons pris! L'emplacement des ruines est sillonné de fossés profonds et d'autant plus désagréables qu'une végétation abondante les dissimule à nos bons petits chevaux. Nous arrivons fort en retard ; heureusement le général se montre indulgent pour notre beau zèle archéologique.

moins de vingt volumes. Bedr ed Din ibn Fertoun, qui mourut à Médine en 769 (1367), et l'auteur du *Qamous*, Mohammed Firouzâbady (817-1415), ont également tracé le tableau des vicissitudes dont cette antique capitale du Khorassan a été le théâtre. » (Ch. Schefer, membre de l'Institut.)

CHAPITRE VII

DANS LE TRAIN DE POSE

Les grands froids et les grandes chaleurs de la Transcaspienne, le climat, les maladies; conseils du docteur Heyfelder; organisation du service de santé pour la construction du chemin de fer. — Le sultan kirghize Araslanoff. — Le chauffage au pétrole. — Le voyage d'O'Donovan à Merv, en 1881.

8 septembre.

Nous avons passé une nuit misérable sur le wagon plate-forme. Mon compagnon de voyage, M. Penot, ne peut prolonger davantage l'excursion et s'est résolu à attendre le convoi de matériel pour regagner Merv et y prendre le train d'Europe. Je lui tiens compagnie. Sa malchance veut qu'une fête musulmane ait occasionné un retard; le convoi, annoncé pour dix heures du soir, arrive à quatre heures du matin. Les travaux ne souffriront nullement de cette venue tardive; j'aime à croire que les bronches de l'aimable touriste n'en souffrent plus.

Le vent de Sibérie est-il assez glacé! Ajoutez qu'une pluie fine se mit à nous fouetter le visage, brûlé par le soleil de la journée précédente. Il n'en faut pas davantage pour avoir un bon accès de fièvre, et ces brusques changements de température rendent le climat de la région assez

difficile. Après deux mois d'un été tropical (juillet-août), une rafale du nord marque brusquement le commencement d'un automne qui se prolonge jusqu'en novembre; les arbres se dépouillent de feuilles et l'aspect de l'oasis change complètement. Puis vient l'hiver, avec des froids rigoureux (15 à 20 degrés centigrades au-dessous de zéro) et de continuels ouragans du nord-est. Le printemps (avril-mai) est peut-être la seule saison vraiment bonne, celle où quelques pluies tempèrent la chaleur et donnent un peu d'humidité à l'atmosphère.

Les grands froids, il est vrai, durent peu, de quatre à cinq semaines; on peut les combattre aujourd'hui, de même que la chaleur; mais au début de l'occupation, manquant d'habitations confortables et de moyens de chauffage, quelles souffrances ont endurées les Russes! Leur arrivée, du reste, a coïncidé avec une série d'hivers plus incléments qu'à l'ordinaire; pendant le mois de janvier 1886 et le commencement de février, le thermomètre Réaumur — celui dont ils se servent — oscilla entre 18 et 20 degrés au-dessous de zéro; le golfe Michel resta gelé quinze jours. Il en fut à peu près de même l'année suivante. Le 19 février, on mesura deux archines (1 m. 32) de neige à Kizil-Arvat. Les Turkmènes ont une façon originale et nouvelle d'expliquer ces faits météorologiques; ils soutiennent très sérieusement, paraît-il, que les Russes ont amené avec eux la neige et le froid.

Dirai-je à ce propos que les mesures prises par le général Annenkoff ont assuré la santé des troupes et des ouvriers indigènes depuis le début de la construction du Transcaspien? A peine quelques cas de typhus se sont-ils déclarés dans l'été de 1885, alors que les travaux étaient poussés avec une extrême activité, et, pour enrayer le fléau, il a suffi d'évacuer les lieux contaminés, de désinfecter ou de brûler le matériel.

Deux services sanitaires fonctionnent : le premier chargé de l'hygiène générale, le second des malades.

Merv en hiver.

Au premier appartiennent le choix des emplacements pour les bivouacs, l'examen des eaux destinées à l'alimentation, la purification de ces eaux, la désinfection des campements et des wagons, le soin d'étudier les meilleures conditions sanitaires dans chaque localité.

Le second, auquel incombe le traitement des malades, dispose de deux hôpitaux pour les deux bataillons, et de huit ambulances, de vingt-cinq lits chacune, pour les ouvriers.

Ces deux services, confiés d'abord aux docteurs Kovalkovsky et Boltenkoff, sont aujourd'hui centralisés entre les mains du médecin en chef Pissarenko.

Le général a en outre installé un *sanitorium* d'été, à près de 5000 pieds d'altitude, dans les montagnes d'Askhabad. Le bataillon de pose y a campé du 15 juin au 15 août 1886 (nouveau style). Telle est, du reste, la coutume indigène : les nomades, en été, gagnent la montagne avec leurs troupeaux.

Il faut ajouter, pour être exact, qu'il n'y a aucune comparaison à établir entre le soleil de Merv et celui de certaines régions humides plus voisines de la ligne; les cas d'insolation ont été rares et peu dangereux, bien que le soldat russe porte une simple casquette blanche sans couvre-nuque. Ce fait seul prouve surabondamment que les rayons solaires, bien que très ardents, n'ont pas ici les propriétés toxiques que leur donne l'humidité, dans la mer Rouge par exemple et en Cochinchine.

Nul ne pouvait, avec plus d'autorité que le docteur Heyfelder, étudier cette question du climat et des conditions sanitaires de la Transcaspienne. Il le fait en détail dans son ouvrage déjà cité, et je crois utile de résumer ici ses observations.

D'une manière générale, on peut dire que ce climat est malsain pour les Européens; certaines localités présentent une insalubrité spéciale qui résulte de circonstances suscep-

tibles d'amélioration ; les fautes de régime engendrent aussi des maladies qui peuvent être atténuées avec certaines précautions ou ménagements ; mais les affections qui résultent de l'acclimatement même ne sauraient être évitées.

Un Européen, aussitôt débarqué à Ouzoun-Ada ou à Krasnovodsk, subit l'influence de la chaleur et de la sécheresse de l'air et du sol. Il sue excessivement, perd rapidement de son poids, s'amaigrit, se *dessèche*. Le visage devient *ridé* et *tanné*, même chez les plus jeunes soldats. La soif que donnent les marches dans les steppes dessèche les muqueuses du nez, de la bouche, du pharynx et du larynx. On devient enroué ; on éprouve une perpétuelle sensation de chaleur dans la bouche et la trachée-artère, dont les muqueuses sont souvent mises au vif. C'est alors que l'absorption de la nourriture devient une souffrance !

Sur les parties découvertes du corps, le soleil produit des *érythèmes :* la peau se fendille et pèle. Prenez-vous des bains de mer? ils vous donnent des *eczémas*, souvent accompagnés d'abcès qui suppurent.

Charmant pays ! Mais continuons.

Les vents violents et périodiques, qui, pendant des journées entières, soulèvent le sable du désert et vous l'envoient dans les yeux, le nez, la bouche, dessèchent et irritent les muqueuses, excitent le système nerveux. Il s'ensuit des conjonctivites, des rhumes de cerveau, des toux violentes, quelquefois la tuberculose, sans parler des saignements de nez, des crachements de sang, du manque de sommeil et de la *mauvaise humeur*. Il y a vraiment de quoi.

Les organes de la digestion ne semblent pas mieux respectés : l'absorption de beaucoup d'eau ou d'eau impure engendre la diarrhée et les catarrhes de l'estomac et des intestins, compliqués souvent de dysenterie. Si la guérison ne vient pas vite, le mal passe à l'état chronique. Alors apparaissent les selles de sang ; l'affaiblissement augmente graduellement, jusqu'à ce qu'une perforation de l'intestin

termine votre supplice. A moins que la maladie ne prenne une nouvelle forme et que vous ne trépassiez du typhus abdominal.

Je ne ferai que mentionner les fièvres intermittentes, qui sont propres à certains endroits, comme Krasnovodsk, Ghéok-Tépé, Artchmann, etc., et sont accompagnées de coma, de délire et d'autres accidents plus ou moins agréables. Il est également superflu d'insister sur la conséquence morale d'un séjour un peu prolongé dans cet affreux pays : la « désolation » de l'existence y engendre l'hypocondrie et même la folie ! Ce cas s'est vu plus d'une fois dans les solitudes sibériennes.

A côté du mal, le remède. La *promenade* de Merv étant assez à la mode depuis la construction du Transcaspien, on me permettra de ne rien retrancher aux conseils du savant docteur.

Avant tout, manger peu et boire peu.

Mener une vie bien régulière, se lever matin en été, faire le gros de son travail avant la chaleur de midi.

Puis, se rapprocher le plus possible du genre de vie des indigènes. Comme eux, ne rien prendre pendant la chaleur du jour, manger pendant la nuit. Ce régime, que les Turkmènes appliquent même à leurs chevaux et à leurs chiens, leur permet de faire tous les trois jours une course de 80 à 100 verstes sans ressentir une fatigue exceptionnelle, de travailler au soleil avec la pelle et la pioche sans tomber malades, en un mot de résister parfaitement au climat.

Boire de l'eau bouillie, proscrire l'alcool, donner la préférence en été à une nourriture végétale.

Comme au Caucase, adopter la quinine pour traitement prophylactique de la fièvre; si celle-ci se déclare, augmenter les doses. Elle s'attaque indifféremment aux organismes sains et épuisés.

Se protéger soigneusement la tête contre les rayons solaires. A défaut du bonnet turkmène, qui ne peut guère

être adopté, choisir le casque anglais avec ventilateur et couvre-nuque. Porter un parasol vert et des lunettes de couleur pour se protéger les yeux contre la poussière, le sable, la chaleur et la lumière.

Imiter les Asiatiques, qui se vêtent de laine ou de soie, et surtout s'enveloppent bien la partie inférieure du corps. Les changements de toilette pendant le jour sont mauvais; s'ils se sentent fatigués, les Turkmènes se jettent tout habillés sur un feutre.

Enfin porter des chaussures souples, par exemple la botte en maroquin du Boukhara ou le soulier anglais en toile, qui laissent le pied libre et lui donnent de la chaleur.

Tous ces détails permettent d'apprécier la solidité des Russes et la persévérance dont ils ont fait preuve dans une contrée si peu favorisée de la nature.

Cinq heures du matin. — Le convoi de matériel vient de partir, et le train militaire est encore endormi. Je reste seul à grelotter, en compagnie d'un ingénieur qui n'entend ni le français ni l'allemand. Ne pourrait-on avoir du thé à cette heure matinale? Tchaï, tchaï? C'est compris. Nous voilà en route pour une petite cantine à l'usage des Turkmènes et des soldats. Quatre forts piquets plantés aux angles, des branches d'arbres en guise de lattes, de l'argile appliquée contre ces branches, un toit en roseaux couverts de terre; la demeure est très simple, comme vous voyez. A l'intérieur, une petite table en bois, deux bancs, une espèce de comptoir, avec quelques bouteilles de vodka, du tabac, et le samovar. Les officiers russes ont dû, dans l'origine, se contenter de pareils taudis; ils n'ont pas rechigné. Dans plusieurs stations inachevées, il existe encore de ces gourbis, à moitié enfouis dans le sol, garantis du soleil par un épais revêtement; il faut un certain courage pour vivre là de dans, au milieu d'un désert, mais cela vaut encore

mieux que de coucher à la belle étoile, par le vent du nord. J'entrai donc avec bonheur dans le terrier au tchaï, non sans bousculer involontairement deux Tekkès qui ronflaient encore et s'empressèrent de déguerpir.

Une heure après, complètement réchauffé par le thé bouillant, je me disposais à regagner le train, quand une locomotive se mit à siffler : c'était mon train qui partait!

Mais, au lieu de revenir à Merv, il se portait à deux verstes en avant, dans la direction de l'Amou-Daria. Il prenait possession de la voie ferrée construite dans la soirée de la veille, pendant notre excursion à travers les ruines. Avouerai-je que j'eus la naïveté de courir après lui et que ce fut en pure perte? Si le Transcaspien compte encore des incrédules, je les engage à renouveler l'expérience.

Après une promenade forcée, que le soleil levant n'incommode guère, je rejoins le fugitif. Les travailleurs sont à leurs postes, le général est monté à cheval avec ses officiers; partout règne la même activité que dans un fort en construction à l'approche de l'ennemi. Vous connaissez déjà l'organisation des chantiers; elle est invariable; allons, si vous le voulez, visiter en détail quelques wagons du train.

Dans le cabinet du général, le secrétaire particulier reçoit les télégrammes de Saint-Pétersbourg et il rédige les réponses dictées en hâte par le général. Des cosaques vont et viennent, vêtus de la longue tcherkesse; ce sont les ordonnances de Son Excellence. Prenez garde toutefois : parmi ces grands diables vêtus à la circassienne se trouve un sultan kirghize, un vrai prince, qu'il importe de ne pas prendre pour un brosseur. Il se nomme Araslanoff, est natif d'Orenbourg et a rang d'aide de camp. Son histoire mériterait de passer à la postérité. Elle commence à la révolte kirghize, après laquelle il fait sa soumission au Czar. Nommé officier russe, il déserte pour prendre du

service auprès du khan de Khiva, qui en fait son ministre de la guerre. Les habiles dispositions qu'il sut prendre prolongèrent la résistance des Khiviens. Quand il vit la partie perdue, il n'hésita point et vint se constituer prisonnier aux avant-postes moscovites. « Je mérite d'être fusillé, dit-il; mais si vous êtes habiles, vous ne me fusillerez pas et souffrirez que je vous vienne en aide. » En effet, il livra les secrets de la défense et obtint, avec sa grâce, la restitution de son ancien grade. L'aventure est typique et peint mieux qu'un long discours les mœurs asiastiques. Il ne faut pas croire, du reste, qu'entre officiers russes et officiers indigènes il existe une assimilation quelconque; jamais les khans, eussent-ils le rang de colonel, ne sont admis à l'honneur de commander une sotnia de Cosaques, et les sous-lieutenants de l'armée nationale leur accordent tout juste les égards qu'ils méritent. Nous agissons tout au rebours en Algérie : qui a raison?

Le wagon-ambulance est vide, les logements de la troupe et des ouvriers turcomans viennent d'être évacués, balayés (de temps à autre, on les nettoie à la vapeur); les couchettes étagées sont recouvertes de la grande capote grise qui préserve si bien du froid; les soldats de la seconde brigade, celle de l'après-midi, se reposent, ou vaquent à leurs affaires, ou sont assis en rond autour d'immenses samovars. Les chants militaires ne se font entendre qu'aux veillées du soir.

Les cuisiniers préparent le déjeuner dans les wagons-cuisines. Montons. C'est un spectacle tout à fait nouveau que celui d'un gros fourneau de briques installé dans une voiture de marchandises. Nous avons déjà vu le pareil dans le train d'Ouzoun-Ada. Le chauffage ne se fait ni à la houille ni au bois; on emploie les résidus de la distillation du pétrole qui provient de Bakou. Le même système est appliqué au chauffage des locomotives, et il n'offre pas le moindre danger. La combustion s'opère à l'aide d'un pul-

Le prince Gagarine. Groupe d'officiers russes dans le train. M. Milioutine.

vérisateur qui amène lentement le liquide inflammable, préalablement chauffé au bain-marie, dans un jet de vapeur d'eau venant de la chaudière. La vapeur sous pression entraîne les particules combustibles et forme une flamme qui occupe toute la longueur du foyer.

Le chauffage au pétrole offre l'avantage immense qu'il permet d'éteindre le feu instantanément, par le simple jeu d'un robinet. Cet avantage devient inappréciable dans le cas où il y a danger d'explosion. En outre le système de pulvérisateur est économique : il permet d'économiser sur le chauffage au bois 35 roubles par mois — près de 90 francs — pour la nourriture d'une compagnie de deux cents hommes. Pour les machines, on évalue que le chauffage au naphte coûte six fois moins cher que le chauffage au charbon. A ce point de vue, le chemin de fer transcaspien profite du voisinage de gisements pétrolifères dont la richesse, d'après certains géologues, serait inépuisable.

Le train militaire de pose, comme tous les trains du Transcaspien, transporte avec lui son pétrole — et aussi son eau — dans des wagons-citernes, soit en bois, soit en tôle, qui renferment six cents pouds de liquide (environ 9000 kilogrammes).

Allons enfin rendre visite à l'aide de camp du général, M. Milioutine, dans le wagon-chancellerie. On a toujours quelque chose à apprendre auprès des officiers si distingués de l'armée russe : si vous avez l'intention de visiter le Boukhara, M. Milioutine vous parlera charitablement de la fosse à punaises, où l'émir enfermait jadis ses hôtes étrangers. Le protectorat du Czar a modifié la situation; mais cependant, si vous manquez de prudence... Il vous dira aussi que, quelques jours auparavant, dans le même wagon, notre compatriote M. Bonvalot, et ses compagnons de voyage, MM. Pépin et Capus, s'informaient des moyens de pénétrer dans l'Afghanistan pour gagner l'Inde, et que le général les dissuadait de ce projet. Depuis lors on ne

savait pas ce qu'ils étaient devenus ; la permission de passer la frontière leur avait été refusée par les autorités anglaises, et les Russes n'en témoignaient aucun étonnement. Un mois plus tard, voyageant fortuitement avec un officier anglais autorisé à revenir à Londres par la Transcaspienne et le Caucase, j'appris de lui que le motif de l'interdiction était purement philanthropique : les tribus afghanes se battent entre elles, ne reconnaissent aucune autorité, emprisonnent et souvent massacrent les étrangers, de sorte que c'est rendre service à ceux-ci que de les éloigner d'un pareil guêpier. J'enregistre sans commentaire cette explication, qui s'est trouvée assez bien fondée pour les courageux explorateurs — ils furent arrêtés par les Afghans —; mais tout de même, quand se promènera-t-on à Hérat, comme à Merv, les deux mains dans ses poches?

Le plus intéressant sujet de conversation est à coup sûr la visite audacieuse, follement audacieuse que l'Anglais O'Donovan ne craignit pas de rendre aux Merviens, quelques mois après la conquête de l'Akhal. Le typhus l'avait empêché de suivre la première campagne de Ghéok-Tépé (1879) ; Skobeleff l'éloigna au moment de la seconde expédition, et l'intrépide correspondant du *Daily News* s'était juré de pénétrer le premier dans l'oasis considérée comme inabordable par les plus entreprenants explorateurs, par Vambéry lui-même, « le faux derviche ». Les Russes ne marchandent pas l'éloge à l'héroïsme insensé de cet homme qui ne travaillait certes pas pour eux, et l'expédition d'O'Donovan restera étroitement liée à l'histoire contemporaine de la Transcaspienne.

Il n'est donc pas permis de la passer sous silence.

O'Donovan, étant parvenu à se soustraire à la surveillance des autorités persanes qui ne lui permettaient pas de s'aventurer chez les Tekkés, arrive en plein désert turcoman, avec deux domestiques, un interprète kourde et une

boussole. Repoussé de Kaahka, il se hasarde à Douchak, le point d'embranchement de la future ligne indo-européenne.

« On me fit entrer, raconte-t-il, dans la seule habitation construite en terre. C'est à peine si je pouvais m'y tenir droit, tellement le plafond était bas. La salle fut bientôt pleine de Turcomans animés d'une curiosité presque féroce. Ils me fourraient littéralement le nez dans la figure... La majorité déclarait que j'étais un espion russe... »

Mais il échappe à ce danger; on lui donne même quatre hommes d'escorte, « tous les quatre ayant l'aspect des plus parfaits coquins que j'aie rencontrés dans n'importe quelle partie du monde ».

La petite troupe se met en marche, « généralement au trot et quelquefois au galop », le Kourde ne cessant pas de crier à la folie et de se lamenter; elle va ainsi un jour et deux nuits sans s'arrêter, les guides assurant que ce serait s'exposer aux attaques des voleurs de grand chemin (ogri). O'Donovan, malgré son extrême épuisement, ne peut retenir son hilarité : les guides en question étaient eux-mêmes de maîtres voleurs.

Il fait son entrée dans le premier village de l'oasis de Merv, avec la même assurance que s'il se fût agi d'une promenade aux environs de Londres. Mais tout de suite il se prend à réfléchir aux conséquences probables de sa témérité :

« Une foule de gens à l'aspect sauvage et sordide sortirent pour nous regarder, moi et ma cavalcade; les femmes, avec leurs cheveux dénoués et leurs costumes fantastiques, étaient particulièrement frappantes. L'impression générale était qu'une bande de maraudeurs avait fait un prisonnier d'importance pour obtenir sa rançon. Mon aspect personnel aurait pu en effet justifier toutes les hypothèses. Je portais une tiare énorme de peau de mouton noire et j'avais jeté sur mes épaules une peau de léopard mouillée sous laquelle apparaissait un ulster des plus usés.

« Je mis pied à terre à la porte d'une chaumière à laquelle on avait mené mon cheval; et devant l'attitude des gens qui m'entouraient, je compris pour la première fois combien étaient grands les risques que j'avais si gaiement envisagés au début de mon voyage.

« Ce que je pouvais espérer de mieux, c'était une captivité sans limite. Mais j'étais si heureux de me trouver enfin à Merv en dépit de tous les obstacles, que cela m'était assez égal. La maison circulaire en forme de ruche où j'avais été introduit fut instantanément remplie jusqu'à étouffer. »

« Qui sait — disait-on autour de lui — si ce n'est pas un Russe, s'il n'est pas venu reconnaître le terrain, et si nous n'aurons pas une armée sur le dos dans quarante-huit heures? »

O'Donovan essaye d'inscrire quelques notes sur son carnet; aussitôt un Turcoman affolé se précipite au dehors en criant que le Feringhi écrivait; cette nouvelle produit une véritable tempête; plusieurs Tekkés proposent de le tuer séance tenante.

Cependant on l'invite à monter à cheval le lendemain, on le conduit à Merv même, « cet endroit mystérieux qu'il cherchait depuis si longtemps ». Le célèbre Tekmé-Serdar, l'un des héros de Ghéok-Tépé, lui avait rendu visite, l'avait examiné avec une extrême attention : « Cet examen parut le convaincre que je n'étais pas un Russe, et cela sans doute parce qu'il avait vu assez de sujets du Czar pour pouvoir distinguer entre eux et un Anglais. »

Voici donc O'Donovan installé dans une kibitka de Merv; il y passe un mois gardé à vue; tous les Merviens viennent voir « le mystérieux étranger tombé parmi eux pour ainsi dire des nuages » ; l'exhibition perpétuelle dont il est l'objet, « comme dans une baraque de foire », porte une grave atteinte à ses nerfs et à son cerveau; « j'en étais arrivé à considérer mes tourmenteurs passifs et silencieux comme

autant d'appendices cariatidiques de l'architecture de ma résidence ».

Enfin le conseil des anciens s'assemble ; O'Donovan est invité à comparaître devant lui.

« J'avoue que ce ne fut pas sans un sentiment d'appréhension parfaitement caractérisé que j'obéis. On me mena à un endroit en plein air, et sur la terre nue deux cents personnes étaient assises en cercle. Une foule nombreuse se pressait autour d'eux, car ici, à Merv, la population tout entière des deux sexes, de tous âges et de toutes conditions, assiste aux plus importantes délibérations du conseil d'État. A l'intérieur du cercle on avait placé un carré de feutre sur lequel je fus invité à m'asseoir. Un profond silence s'ensuivit. Chacun m'examinait avec attention. J'avais eu soin de mettre tout ce qui me restait d'habits européens, de crainte d'être accusé d'avoir tenté de me déguiser en Oriental... Je jetai un regard rapide autour de moi après m'être assis à la turque sur mon tapis. L'assemblée était composée d'hommes jeunes et vieux, pauvrement ou richement vêtus. L'expression générale de leurs figures n'était rien moins que rassurante... Mes juges chuchotèrent entre eux pendant quelques minutes, puis je fus interpellé de l'autre côté du cercle par une voix de basse profonde. Celui qui me parlait était un homme de proportions colossales, d'un âge avancé, ainsi que le montrait sa longue barbe blanche. Il portait le costume habituel du pays : la tunique cramoisie entourée d'une écharpe volumineuse ; pour couronner le tout, l'énorme coiffure noire de peau de mouton qui, selon toute probabilité, était celle que portaient ses ancêtres quand Alexandre les rencontra. Ainsi que je l'appris plus tard, il portait le nom formidable de Killidgake ou le vieillard de l'Épée. Il dit du ton d'un homme habitué à faire sonner sa voix au-dessus du tumulte des combats : « Qui êtes-vous et que venez-vous faire ici? » La question avait le mérite d'être claire, et j'y répondis de même.

« Je dis que je venais de cette partie du Franghistan appelée l'Angleterre; que mon occupation actuelle était de suivre et d'observer le progrès des armes russes et que, fuyant devant l'avant-garde de Skobeleff, j'étais arrivé à Merv.

« Comment prouverez-vous ce que vous avancez? » dit le vieillard de l'Épée. Je produisis aussitôt mon calepin et dépliai les différents documents que je possédais, les uns en anglais, les autres en persan, témoignant de mon identité et de ma profession. Le vieillard, qui paraissait tacitement reconnu comme l'orateur de l'assemblée, et qui de plus possédait le rare avantage de savoir lire et écrire non seulement sa langue, mais celle de la Perse, examina gravement mes papiers et les traduisit à haute voix en turcoman pour l'édification de l'assemblée. Un murmure d'approbation accueillit cette lecture.

« Tout cela est fort bien, dit le vieillard de l'Épée; mais qui nous dit que vous ne soyez pas Russe, que vous n'ayez pas assassiné un Anglais, et que vous ne lui ayez pas volé ses papiers? »

« Je répondis gravement qu'il était facile de démontrer la fausseté de cette allégation en s'adressant à l'agent anglais à Mesched et au ministre à Téhéran, et qu'en attendant cette hypothèse n'était soutenue par aucune preuve.

« D'autres membres de l'assemblée m'adressèrent alors la parole : « Depuis combien de temps avez-vous quitté l'Angleterre? Quel est votre rang? » etc. Puis on m'adressa une série de questions dans lesquelles se trouvaient bizarrement mêlés l'Hindoustan, l'Angleterre et le Padishah. Bientôt je m'aperçus que je gagnais du terrain...

« Après une discussion qui dura une heure, on me dit que je pouvais me retirer. Je rentrai dans ma tente, et de là je pus entendre encore la discussion passionnée à laquelle se livraient les arbitres de mon sort. Une demi-heure plus tard, je fus appelé de nouveau devant le conseil, et je de-

Tekkés de l'oasis de Merv.

vinai par les physionomies souriantes de ceux qui le composaient que le danger était passé. Le vieux Nestor à la voix de tonnerre m'informa que je ne serais pas tué, assurance dont je lui fus d'autant plus reconnaissant, que depuis quelques jours j'étais dans la plus grande incertitude sur ce point intéressant. « Mais, ajouta-t-il, vous resterez prisonnier jusqu'à ce que nous ayons reçu une réponse d'Abas-Khan, l'agent anglais à Mesched. » On me dit que des courriers lui seraient immédiatement envoyés et qu'à leur retour l'assemblée se réunirait. Je me retirai de nouveau, et le conseil se dispersa.

« Presque aussitôt les principaux chefs vinrent me rendre visite, et parmi eux Baba-Khan, chef héréditaire de la partie Otam des Turcomans de Merv, peuplade qui habite la rive droite du Mourgab et dans la région arrosée par ses deux bras à l'ouest. C'est un homme de taille au-dessous de la moyenne; il porte quarante ans, ses traits sont lourds et ont une expression rusée; son œil gauche est presque aveugle, comme ceux de tant d'autres Turcomans, par la croissance d'une épaisse taie blanche. Dix pour cent de la population souffrent de cette maladie [1]... Il me parla de l'éloignement des troupes anglaises de Merv et de la proximité de l'armée russe d'Askhabad.

« Je reçus ensuite la visite d'Amaniaz-Khan, chef des Toktams ou habitants de la partie occidentale du territoire de Merv. Ses manières étaient beaucoup plus agréables que celles de son collègue. Ses yeux étaient ternes et chassieux, et il avait cet air abattu qui résulte de l'abus de l'opium. Il me dit lui-même que sa santé était profondément ébranlée par l'abus de ce toxique, dont on mange et l'on fume des quantités énormes dans ces régions. Il portait par-dessus sa robe de soie cramoisie un autre vêtement de soie aux couleurs brillantes. Cet habillement, qui

1. La cataracte.

avait l'apparence d'avoir été taché irrégulièrement de bleu et de rouge, faisait ressembler le chef à un drapeau anglais.

« D'autres personnes qui l'accompagnaient avaient le même costume, les couleurs variant du vert au jaune et du jaune au pourpre, d'après la fantaisie de chacun. Tous portaient l'énorme bonnet de grenadier, fait de peau de mouton noir, qui est la coiffure ordinaire des Turcomans, et chacun avait aussi un long poignard enfilé dans sa ceinture. Je passai une journée des plus fatigantes, répétant cent fois les mêmes réponses aux mêmes questions...

« Ce ne fut qu'après le coucher du soleil que Kadjar-Khan, l'Ichthyar ou chef suprême, se montra. Il y avait tant de monde dans ma tente, que je ne l'aperçus qu'une demi-heure après qu'il se fut assis à mes côtés.

« Le sentiment démocratique de la population est tel, qu'aucun signe extérieur de respect n'est montré envers le chef suprême de l'État. C'était sous tous les rapports un homme remarquable. Grand et maigre, il portait un costume des plus simples.

« Sa figure était belle, mais elle était gâtée par l'expression fauve de l'œil. Ses lèvres étaient comprimées et les muscles de sa mâchoire jouaient convulsivement comme s'il eût été sous l'influence d'une forte émotion. Pendant le premier quart d'heure, il parut se parler à lui-même, les yeux fixés dans le vide. Je me sentis fort mal à mon aise auprès de cet homme...

« Il a soixante ans et me parut être le plus honnête de la communauté, ce qui, par parenthèse, n'est pas précisément un compliment. Il parla peu et se contenta surtout de dire *Inch Allah!* après chaque remarque que je fis. Enfin il se leva et sortit brusquement. »

La réponse de Mesched arriva, et un revirement complet s'opéra en faveur d'O'Donovan; ceux qui l'accablaient d'injures n'eurent plus pour lui que des sourires; bien plus, il fut tout bonnement la cause d'une révolution.

Kadjar-Khan se vit déposé par les chefs; le pouvoir passa entre les mains d'un triumvirat composé de Baba-Khan, Amaniaz-Khan, et O'Donovan lui-même, sous le nom

Vieille femme tekké.

d'Ichthyar Bahadour! Aussitôt, grande assemblée du peuple pour délibérer sur la situation extérieure :

« Ma position était étrange; mon arrivée coïncidait avec l'arrêt des troupes russes qui avaient fait subitement halte à Askhabad lors de mon arrivée dans l'oasis. La popula-

tion de Merv était convaincue que cette arrivée avait quelque rapport avec cet événement tant désiré, et la croyance se répandit bientôt dans le public que mon arrivée à Merv avait préservé la ville de l'invasion russe. J'avais donc à peine cessé d'être un prisonnier soupçonné d'espionnage; et tout en faisant partie du gouvernement, je n'en étais pas moins un prisonnier que l'on gardait précieusement comme une sorte de palladium contre l'invasion.

« Lorsque je me levai pour entretenir l'assemblée, le bruit des conversations cessa, et tous les yeux se fixèrent sur moi...

« Je fis ressortir les causes principales qui avaient amené l'assujettissement des tribus des Akhal-Tekkés; j'expliquai que, malgré les avertissements, elles avaient continué leurs incursions sur le territoire russe et leurs attaques contre les caravanes qui allaient et venaient de Khiva; ce qui leur avait attiré un châtiment prompt et mérité. J'ajoutai que très certainement le même sort attendait la population de Merv, à moins qu'on ne mît immédiatement un terme aux attaques dirigées contre les Russes.

« Je fus interrompu par un des membres de l'assemblée qui m'écoutait d'un air surpris et mécontent, et qui demanda au nom d'Allah comment on pourrait subsister si l'on supprimait le brigandage. Cette protestation fut faite si énergiquement et avec une bonne foi si évidente, que je pus difficilement garder mon sérieux pour répliquer que, dans le cas d'une conquête russe, les habitants de Merv se trouveraient contraints de subsister sans avoir recours à ce moyen, et qu'en conséquence ce qui était possible alors devait l'être dès maintenant. Je démontrai que la Russie ayant fait disparaître les marchés d'esclaves de Khiva et de Boukhara, l'occupation de Merv en serait le résultat inévitable, à moins que la population ne changeât ses habitudes. Je parlai ensuite des ruines qui nous entouraient, et je rappelai au souvenir de ceux qui m'écoutaient que Merv

avait été jadis un centre de civilisation, un entrepôt de commerce ayant mérité le titre de « Merv Chahidjân » (la Reine du monde), et je leur demandai si la perspective de voir renaître les gloires du passé n'était pas autrement désirable que celle d'une existence incertaine alimentée par le pillage. Je m'efforçai de démontrer que si le passage des caravanes à travers l'oasis de Samarcande, Boukhara et Khiva était garanti, le revenu qui proviendrait d'un impôt minime mais légitime sur les marchandises en transit dépasserait de beaucoup les produits douteux et aléatoires du pillage... »

L'auditoire se laissa persuader que le nouvel Ichthyar était à la hauteur de la situation [1].

Quelques jours après, au plus fort de l'enthousiasme populaire excité par sa personne, O'Donovan apprend la nouvelle que les troupes anglaises, bien loin de venir au secours des Merviens, vont évacuer Kandahar; dès lors il n'a plus qu'une pensée, celle de quitter « le théâtre de sa puissance et de sa gloire, jugeant prudent de mettre le désert entre l'oasis de Merv et lui ». Mais quelles tribulations il subit pour en arriver là! Les Tekkés n'avaient guère envie de le laisser partir.

Il écrit au commandant anglais de Kandahar; pour les Turcomans, cette ville « n'est qu'à douze jours de Merv; on dit même que les cavaliers du désert ont franchi cette distance (1000 kilomètres environ) en moins de huit jours ». Il offre de porter sa lettre lui-même, mais ses collègues du triumvirat ne veulent pas en entendre parler.

Il écrit aussi au ministre anglais à Téhéran. Après de longues semaines, la réponse impatiemment attendue arrive enfin de cette capitale :

« C'était un document de l'aspect le plus imposant; il

1. Et comme son témoignage met bien en relief les vraies causes de la conquête russe!

portait en tête le sceau officiel de la légation et au bas de la page le sceau persan du ministre d'Angleterre. Ce document était conçu dans les termes les plus vifs et demandait pourquoi j'étais encore retenu à Merv alors qu'on m'avait envoyé, ainsi qu'au conseil, de nombreuses injonctions d'avoir à partir immédiatement pour Mesched. Après la réception de cette lettre il était difficile aux autorités de Merv de s'opposer à mon départ. Il y eut cependant des voix dissidentes dans le conseil; quelques chefs voyaient dans mon départ l'abandon de leur cause et demandaient avec une persistance gênante pourquoi ma présence était nécessaire à Mesched...

« J'eus la bonne fortune de pouvoir calmer ces scrupules. On avait appris l'occupation, par les Russes, de toute la rive nord de l'Atrek... Je représentai au conseil que cette question de frontières devait être discutée dans une convention internationale où la Russie et la Perse seraient représentées, et que si personne ne se trouvait pour défendre la cause de Merv dans cette assemblée, on mettrait la main sur son territoire. J'ajoutai que j'étais le seul Européen qui, connaissant le terrain dont il était question, pourrait défendre les intérêts des Merviotes dans la convention. Telle était la cause de mon départ pour Mesched. Cet argument convainquit tout le monde et il fut décidé de me laisser partir. »

Mais en Orient il y a loin des paroles aux actes. Puis une minorité fanatique intriguait sourdement pour garder à tout hasard O'Donovan en otage. On imagina donc toutes sortes de prétextes pour ne pas fixer le jour de son départ.

Baba-Khan fit d'abord semblant de perdre sa belle-mère et écrivit que « pendant un certain nombre de jours il lui était interdit de voir âme qui vive et de s'occuper d'affaires ». Il renvoya donc O'Donovan à leur collègue Amaniaz-Khan; or celui-ci « s'était soudainement avisé de faire une tournée d'inspection dans son district, et comme il cherchait évi-

demment à m'éviter, je savais combien il était inutile de tâcher de le rejoindre. Il ne me restait donc qu'à rager consciencieusement... »

Les khans finirent par convoquer un grand conseil qui mit dix ou douze jours à se réunir, discuta encore l'opportunité du départ d'O'Donovan et décida qu'eu égard à l'importance de sa mission, il convenait de lui accorder une nombreuse escorte.

Les inquiétudes du malheureux journaliste grandissaient tous les jours; une mauvaise nouvelle, par exemple celle de l'évacuation de Kandahar, pouvait jeter par terre l'échafaudage de sa diplomatie et causer sa perte irrémédiable.

Enfin, après de nouveaux et interminables délais, il eut le bonheur de vaincre la paresse des uns, la duplicité des autres, et quitta l'oasis, suivi d'une cavalcade formidable. On lui fit, bien entendu, promettre de revenir à Merv dans un très bref délai; mais, dit-il, je ne songeais guère à y remettre jamais les pieds!

CHAPITRE VIII

AU DELA DE MERV

Traversée des grandes dunes de sable mobile, entre Merv et l'Amou-Daria. — Tchardjoui. — L'ancien Oxus. — Difficultés que présente son passage; sa navigabilité. — Prise de possession du grand fleuve par le premier bateau de guerre russe. — Achèvement récent (janvier 1888) du grand pont provisoire. — Prolongement très prochain du chemin de fer jusqu'à Samarcande et au delà.

Merv est situé à 822 kilomètres de la mer Caspienne: Baïram-Ali est à la verste 795, et nous approchons de la verste 815, où sera construite la petite halte de *Kourban-Kala*. L'oasis a pris fin; nous sommes dans le désert de sables, et ces sables se continuent, en alternant avec les alluvions incultes, jusqu'à l'Amou-Daria. Le passage de ce fleuve aura lieu près de Tchardjoui, grande ville boukhare de 30 000 habitants; il y a 1005 verstes de cette ville à Ouzoun-Ada. Le 8 septembre 1886, il restait donc près de 200 verstes à franchir pour atteindre l'ancien Oxus; la construction de ce tronçon, qui est le plus difficile de la ligne entière, est terminée aujourd'hui [1], et il

1. Le chemin de fer transcaspien a été achevé jusqu'à Tchardjoui le 30 novembre 1886 (vieux style), c'est-à-dire dix-neuf mois après l'ukase qui en ordonna la construction, et dix-sept mois après la pose des premiers rails.

suffit de quelques heures pour la traversée d'un désert qui exigeait trois à quatre jours de voyage, avec la perspective d'être aveuglé par les tourbillons de sable que soulèvent les ouragans. Que ne suis-je venu trois mois plus tard! Pour continuer la route, il faut monter à cheval et coucher sous la tente. Heureusement encore la voie est tracée, on pourrait même, sur 100 kilomètres, la suivre en voiture. En effet, les chantiers indigènes, chargés de l'exécution des terrassements, ont une avance formidable sur le train de pose. Les ouvriers turkmènes, qui peuvent braver le soleil avec leurs immenses bonnets de peau de mouton, ont travaillé tout l'été. Heureusement aussi la route est jalonnée d'ingénieurs et de piqueurs qui dirigent ces chantiers, étudient les derniers perfectionnements du tracé et occupent des campements espacés de 25 à 30 kilomètres. C'est auprès de ces hommes dévoués, privés de tout bien-être, séparés du monde, qu'il faut aller chercher l'hospitalité la plus cordiale. Le croira-t-on? l'un d'eux a sa femme avec lui.

Encore si ces ingénieurs infatigables n'avaient étudié la ligne que dans une seule direction! Mais pas du tout. Le désert turcoman était à ce point inconnu en 1885 qu'il a fallu tâtonner au delà de Merv. Outre le tracé de Tchardjoui, qui a été adopté parce qu'il rencontre moins de sables sur la rive droite du fleuve Amou et traverse au contraire la partie la plus peuplée du Boukhara, on a dressé le projet d'une variante d'au moins 300 kilomètres qui passait le fleuve à Bourdalik, auprès de la frontière afghane, gagnait de là *Karchi*, la troisième ville du Boukhara (25 000 habitants) et chef-lieu fortifié de l'oasis de Kachka [1]. Depuis

1. Cette ville industrieuse, connue pour ses beaux jardins et son excellent tabac, est le point de départ de nombreuses routes conduisant à Balk, Meïmène, Hissar, Boukhara, Samarcande. A 22 verstes au sud-est commence une steppe sablonneuse de 148 verstes de longueur, célèbre par ses profondes

Askhabad jusqu'à Samarcande, sur un parcours de 913 verstes (977 kilomètres), toutes les études, confiées à M. l'ingénieur en chef Daniloff, ont été exécutées de mai à décembre 1885; avec les variantes, le travail fourni dépasse une étendue de 1300 kilomètres. Étant données les difficultés de l'existence au milieu d'un désert inhabité et sans eau, c'est là un tour de force sans précédent.

Onze stations séparent Merv et l'Amou-Daria; j'en donne le tableau ci-dessous, avec indication des distances à Ouzoun-Ada.

Baïram-Ali	795	verstes.
Kourban-Kala	815	—
Keltschi	839	—
Ravina	862	—
Outchadji	887	—
Peski	912	—
Repetek	936	—
Echek-Rabat	959	—
Sélim	982	—
Tchardjoui	1005	—
Amou-Daria	1017	—

Quand j'aurai dit que toutes ces stations, sauf la première que nous venons de visiter et qui possède un ruisseau assez abondant, sont situées dans le désert, que nul village indigène, sauf celui de Sélim, n'anime la solitude, que l'eau fait défaut partout, à part les puits assez médiocres de Kourban-Kala, Repetek et Sélim [1]; que les dunes

citernes en pierre. Elle s'étend jusqu'à l'Amou-Daria. La ville de Chakri-Chabs, située non loin de Karchi, est remarquable par la fertilité de ses environs et aussi par une enceinte de murailles atteignant 9 verstes de développement. Certes, il était permis d'hésiter entre les deux directions; celle de Karchi abrégeait de 70 verstes le parcours du Transcaspien.

1. Quelques semaines après ce voyage, des recherches minutieuses ont démontré l'existence d'eau souterraine (provenant sans doute de l'Amou-Daria) et abouti à la découverte de nou-

sablonneuses ne sont même pas embellies par les maigres touffes du saxaoul, le lecteur se fera une idée bien exacte de cette affreuse contrée, qui nourrissait jadis des villes florissantes, qui retentit aujourd'hui de l'appel guttural des bêtes fauves [1].

Les dunes apparaissent à quelques verstes avant la station de Ravina et se prolongent sans interruption sur une longueur d'environ 63 kilomètres. Cette partie a été la plus difficile à construire de tout le chemin de fer. Les dunes n'ont peut-être pas une hauteur beaucoup plus grande que celles du littoral caspien, mais aucune végétation naturelle ne les a encore fixées. Sous l'action d'un vent violent qui souffle pendant quelques jours dans la même direction, elles se déplacent de 1 ou 2 mètres. Pendant l'hiver, le déplacement a lieu du sud au nord; en été, du nord au sud. Dans cette dernière saison, il est le plus considérable, faute de l'humidité nocturne qui donne aux sables une certaine consistance. Le travail de fixation à l'aide de saxaouls et de terre glaise pilonnée offrira donc certainement plus de difficultés dans ces sables mobiles que dans les dunes à demi fixées de la Caspienne; mais il serait puéril de redouter la destruction de la voie ferrée. Si quelques déplacements se manifestent sur certains points en dépit des mesures prises, malgré les palissades perpendiculaires aux vents régnants du nord-est, ils n'atteindront jamais que la proportion d'éboulements sur

veaux puits, suffisants pour la traversée de ce désert : l'un à la station de Repetek, l'autre à 5 kilomètres de la station d'Outchadji, où l'eau est amenée par des tuyaux en fonte.

1. Ce désert est, en effet, giboyeux, du moins dans les parties couvertes de saxaouls. On y rencontre des gazelles, de nombreux lièvres de petite taille, des perdrix rouges, une masse de gelinottes, etc. — Mentionnons, d'autre part, des myriades de grosses mouches et de taons, des scorpions, des serpents minces et venimeux, des araignées monstrueuses, et des millions de rats.

une ligne ordinaire, et il suffira de quelques heures pour rétablir la circulation [1]. La hauteur des tranchées ne dépasse pas 10 mètres; la moyenne verstique des déblais sablonneux est de 11 000 mètres cubes.

Après la traversée de ces dunes, qui doit rassurer, en partie du moins, les détracteurs du Transsaharien et de toutes les voies ferrées à construire dans l'extrême sud algérien et tunisien, le désert continue sans interruption jusqu'à l'Amou-Daria, présentant tantôt des alluvions, tantôt des plateaux sablonneux qui n'offrent aucun danger parce qu'ils ne *marchent pas*. Quel pays! et comme on comprend bien, après l'avoir parcouru, la tranquillité sereine des possesseurs de l'Hindoustan! Tout vient de changer en quelques mois; la situation politique ne se maintiendra qu'avec la permission des Russes [2]. Ceux-ci, assurément, la donneront de bon cœur, si leur patience n'est pas lassée sur d'autres points du globe.

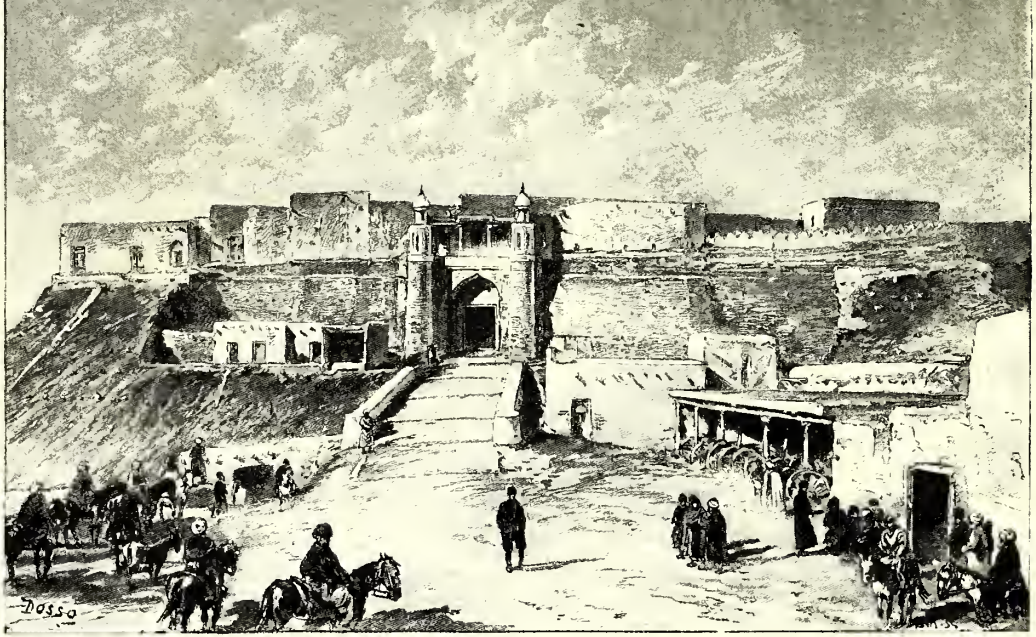
Enfin nous approchons du grand fleuve dont les infiltrations souterraines signalent de loin la présence. La végétation reparaît à 7 verstes de sa rive gauche; la terre humide se couvre de champs cultivés et même de jardins.

Tchardjoui. Grande ville boukhare d'environ 30 000 habitants, partie Boukhares, partie Turkmènes-Ersar, important dépôt de commerce entre Khiva et le Boukhara, centre de riches cultures, ville fortifiée — à l'indigène —

1. Cette prédiction s'est réalisée. Il y a eu des déraillements, mais pas d'accidents sérieux. Une seule nuit de tempête a apporté, sur 7 kilomètres et demi, 28 000 mètres cubes de sable; mais ce fait exceptionnel, qui a interrompu le service pendant huit jours, ne s'est pas renouvelé.

2. Je suis heureux de pouvoir invoquer ici le témoignage d'un voyageur connu pour son exactitude et sa sincérité :

« Cette section de Merv à Tchardjoui, m'écrit M. Edmond Cotteau, m'a laissé le souvenir du plus horrible désert que j'aie jamais vu — et j'en connais pas mal — dans les diverses parties du monde. »



Palais du beck de Tchardjoui.

et qui possède un beau palais entouré de jardins, demeure du gouverneur de la province, le *beck* ou *beg* de Tchardjoui. A 12 verstes plus loin se trouve le grand fossé que plus d'un juge bienveillant considérait, il y a quelques mois encore, comme infranchissable : l'Amou-Daria, fleuve-mer en langue turkmène. « En effet, lorsqu'à la sortie de l'affreux désert de Kara-Koum on rencontre tout à coup l'immense fleuve dont la largeur moyenne, le long de l'oasis de Tchardjoui, n'est pas moindre de 2 kilomètres, on se croirait en présence d'une mer véritable, succédant à une mer de sable; d'autant plus que la plaine infinie s'étend dans toutes les directions et qu'aucune montagne ne donne l'échelle des distances. » (E. Cotteau.)

L'Amou-Daria, qui gèle en hiver et charrie des glaces, coule dans un lit d'environ 2 verstes de largeur, et sur un fond de sable argileux qui se délaye sous l'action des crues estivales de 4 à 6 mètres et perd toute consistance jusqu'à 10 et 15 mètres de profondeur. Les berges du fleuve sont peu élevées (1 m. à 1 m. 50) au-dessus des plaines environnantes, que les grandes eaux recouvrent pendant deux à trois semaines jusqu'à 2 kilomètres des rives. Ainsi, dans la période de l'inondation, l'Amou-Daria présente une nappe d'environ 6 kilomètres. Quand l'inondation se retire, le fleuve remplit encore pendant deux mois son lit de 2 verstes de largeur, et c'est alors que la vitesse de l'eau devient maxima : elle atteint 6 nœuds à la seconde, et produit des affouillements incroyables sur les fonds mobiles. Il arrive donc qu'à l'automne, les neiges du Pamir et de l'Hindou-Kouch étant complètement fondues, et l'Amou reprenant son étiage pour l'hiver et le printemps suivants, ainsi qu'une largeur d'environ deux verstes, le profil en travers du fleuve s'est modifié d'une façon telle que des bancs de sable émergent à la place d'anciens bas-fonds, et réciproquement; l'eau coule ainsi dans un grand nombre de bras, dont la direction, l'emplacement, les profondeurs

(de 3 pieds à 20 mètres) varient d'année en année. On conçoit par conséquent tout le danger qu'il y aurait à compter sur un de ces bras pour y installer à poste fixe des bacs à vapeur chargés du transbordement des trains.

Comment franchir un pareil obstacle et faire passer rapidement sur la rive droite du fleuve le matériel de *120 000 tonnes* (rails, traverses, wagons et machines) nécessaire au prolongement du chemin de fer jusqu'à Samarcande ?

Le général Annenkoff songea d'abord à se servir d'une île qui partage le fleuve en deux moitiés à peu près égales, pour y attacher un câble dont l'autre extrémité eût retenu un ponton à vapeur de forme sensiblement rectangulaire. Il calculait que, pendant la première moitié de sa course, le ponton obéirait à l'action du courant et décrirait un quart de cercle ayant le câble pour rayon ; dans la seconde moitié de sa course, il eût décrit un pareil arc de cercle sous l'effort combiné de la vapeur et de la vitesse acquise.

Ce projet, extrêmement hardi, offrait à coup sûr l'avantage de l'économie ; il ne devait coûter guère plus de 100 000 roubles (250 000 francs).

On lui a préféré, et avec raison, un pont provisoire en bois auquel succédera plus tard un ouvrage définitif. C'est toujours l'application du système qui consiste à profiter des avantages du moment pour gagner du terrain, sauf à perfectionner en arrière tout à loisir : « Passons d'abord ; nous verrons ensuite. »

En septembre 1886, les travaux du passage n'étaient pas commencés, le Transcaspien s'arrêtait encore à 200 verstes de là, nul bruit ne troublait les rives de l'antique Oxus. Le 30 novembre de la même année a eu lieu l'inauguration officielle de la gare de Tchardjoui ; puis les travaux d'avancement ont subi un arrêt jusqu'à l'automne de l'année suivante.

Revenu sur les lieux au mois d'août 1887, après une

absence de six à sept mois, le général Annenkoff reprit énergiquement en main la direction de son entreprise, et il est curieux de voir ce que deviennent sur-le-champ les paisibles bords de l'Amou-Daria.

Je demande la permission de citer quelques lignes d'une lettre adressée par un touriste français, M. Lorin, au *Journal des Débats :*

« D'une tente boukhare au bord de l'Amou-Daria,
le 18/30 septembre 1887.

« ...Voilà ce qu'il ne sera bientôt plus possible d'écrire en tête d'une lettre. Avant qu'il soit longtemps, la kibitka et la tente n'auront plus de raison d'être au milieu des maisons qui surgissent de terre. A quarante-huit heures d'ici, au lieu d'une aire où les bœufs foulaient le blé, on trouve un bâtiment à moitié construit, et, tous les matins, le général Annenkoff, en venant de Tchardjoui diriger son monde, peut voir surgir et s'agrandir la ville d'Amou-Daria. Les procédés de construction sont, il est vrai, sommaires; autour de l'emplacement choisi, on enlève une bande de terre que l'on découpe en briques. Le soleil cuit ces briques, qui sont ensuite placées les unes sur les autres, et l'on attend que le vent, en soulevant la poussière, les recouvre d'un enduit aussi épais qu'économique.

« Pour le moment, Amou-Daria ressemble à une véritable ruche. Ici, ce sont des charpentiers russes qui aident les soldats du bataillon des chemins de fer à monter les premières pièces du pont; là, des Suédois achèvent les deux bateaux à vapeur déjà lancés; de ce côté, ce sont des Sartes qui déchargent les balles de coton amenées par de lourdes barques, analogues à celles du Nil; de l'autre, des Persans débarrassent une longue file de wagons des traverses apportées d'Ouzoun-Ada pour le tronçon Boukhara-Samarcande; partout on construit. »

Dans ce même mois de septembre 1887, le premier bateau de guerre était monté dans les chantiers de cette station nouvelle, « qui mérite bien le nom d'*Annenkova* », et lancé sur l'Oxus; la Russie s'assurait la possession d'un fleuve qui, par la longueur de son cours (2500 kilomètres) et le volume annuel de ses eaux, n'a de supérieur en Europe que le Danube et le Volga. Sorti du lac *Sari-Koul*, à 14 000 pieds d'altitude, il traverse le Ouakhan et le Rokhan, puis sépare le Badakchan et l'Afghanistan du Boukhara, véritable province russe. L'une de ses branches supérieures, le Sarhad, forme une route qui permet d'atteindre les fameuses passes de Baroghil (12 000 pieds), dans l'Hindou-Kouch, et ces passes commandent la vallée du haut Indus. On comprend donc l'importance stratégique de l'Amou-Daria.

Malheureusement sa navigation présente des difficultés qui, pour n'être pas insurmontables, n'en exigeront pas moins l'emploi de moyens spéciaux. Au printemps et en été, après la fonte des neiges dans le massif du Pamir, où se trouvent les sources de l'Amou, le tirant d'eau du fleuve atteint 5 à 6 mètres; en automne et en hiver, il descend à 2 ou 3 pieds. La construction d'une flottille de vapeurs à fond plat s'impose donc pour utiliser la voie fluviale.

Il y a une vingtaine d'années, nous apprend le docteur Heyfelder, on ne croyait l'Oxus navigable que sur 168 kilomètres en amont de son embouchure dans la mer d'Aral. Les explorations de Sobaloff et Suboff ont démontré sa navigabilité — à certaines conditions toutefois — dans son cours moyen et supérieur. Les embarcations à rames ou caïques se rencontrent jusqu'au gué de *Kaman-Kalyk*, où il existe deux de ces caïques sur la rive afghane pour le service de la poste.

A l'amont de Kaman-Kalyk, il n'y a plus de bateaux : on emploie, pour passer le fleuve, des outres remplies d'air et appelées *toursouq* dans le pays.

Vers les ruines de l'ancienne forteresse de Feïzabad

commence la navigabilité pour les caïques, c'est-à-dire à 992 verstes de Pétro-Alexandrovsk et à 1433 verstes de la mer d'Aral ; en ce point l'Amou sort de la région des rapides et des écueils.

D'après Suboff, le cours entier du fleuve pourrait être rendu navigable pour les bateaux à vapeur, aux conditions suivantes :

1° Faire sauter quelques rochers ;

2° Au printemps, saison des plus hautes eaux, suivre certains chenaux ;

3° Employer, entre l'embouchure et Pétro-Alexandrovsk, des vapeurs européens calant 2 pieds et demi ; à l'amont de ce dernier poste, des vapeurs américains avec machine à balancier et calant 3 pieds et demi.

Quoi qu'il en soit, on compte dès à présent sur l'Amou-Daria un millier de caïques pouvant porter chacune 600 pouds de marchandises ou 40 passagers.

La navigation à vapeur a été inaugurée, le 5 décembre 1886, sur le cours moyen du fleuve par le lançage à Tchardjoui des deux vapeurs « Pierre » et « Alexandre », destinés au service du chemin de fer. Ils mesurent 149 pieds 6 pouces de longueur, 23 pieds de largeur ; ils calent 30 pouces. La force de leur machine est de 500 chevaux. Ils ont coûté ensemble, et y compris deux grandes barques en fer appelées *barges*, 400 000 roubles.

C'est seulement le 10 septembre 1887 qu'a eu lieu la prise de possession de l'Oxus par le premier bâtiment de guerre d'une flottille dont on apprendra l'achèvement dans quelques mois, si le général Annenkoff préside à sa construction. Je n'ai point assisté à cet événement, qui marquera dans l'histoire de l'Asie centrale, et je laisse la parole à un témoin oculaire, M. Edmond Cotteau :

« Une imposante cérémonie réunissait sur la rive gauche du fleuve les autorités russes, la petite garnison de la localité, ainsi que presque tous les habitants de la station d'Amou-

Daria, *terminus* actuel du chemin de fer transcaspien... Comme toujours le soleil dardait ses rayons implacables à travers un ciel sans nuages...

« A une heure, la messe est terminée et les invités prennent place aussitôt sur une grande barge en fer, amarrée au rivage.

« Des sièges ont été disposés à l'avant pour les dames et les principaux personnages. A la place d'honneur je remarque le *beck* de Tchardjoui, beau jeune homme de vingt-huit ans, à la figure mélancolique, au type moitié arabe, moitié persan. Il ne faut pas oublier que les deux rives de l'Amou-Daria appartiennent à l'émir de Boukhara et que la frontière russe s'arrête à la limite du désert de Kara-Koum. Mais, en réalité, les Russes occupent le pays comme s'ils étaient chez eux. Ils y ont construit le chemin de fer, et de tous côtés on travaille à élever des maisons, des bureaux, des magasins : c'est une ville russe qui se fonde sur le territoire boukhare. Les relations de la Russie et de l'émir paraissent très cordiales. Comment pourrait-il en être autrement? A la moindre velléité de résistance, la Russie saurait imposer sa volonté [1].

« Il est une heure et demie. A un signal donné, une centaine de soldats saisissent les câbles fixés à l'avant et à l'arrière du vapeur. Des charpentiers brisent à coups de hache les derniers appuis, les soldats halent en cadence. La lourde masse commence à s'ébranler; on l'abandonne à son propre poids, elle glisse sur le plan incliné, et, majestueusement, par le travers, prend possession du fleuve. A ce moment retentissent des hourras frénétiques. J'observe attentive-

1. Ce n'est point l'artillerie boukhare qui arrêtera la conquête pacifique des Russes, car elle ne se compose que de quelques braves gens montant sérieusement la garde devant plusieurs canons vieux modèle, qui leur ont été offerts par des généraux russes et dans lesquels on ne devrait pas s'étonner de trouver quelque jour, comme dans ceux découverts par nos troupes aux abords d'une pagode tonkinoise, un nid de rats.

Le beck de Tchardjoui.

ment le beck : il reste impassible, pas un muscle de sa physionomie ne trahit les sentiments qu'il doit éprouver; et cependant c'est bien une réelle prise de possession du fleuve qui vient de s'effectuer, à 800 kilomètres à peine des

Artillerie boukhare.

frontières de l'Inde et de celles de la Chine, par cette masse de fer longue de 150 pieds et large de 22. Un autre vapeur de mêmes dimensions attend à son tour, et, dans quelques semaines, la *Tzarine* (Tzaritza) flottera à côté du *Tzar*, — c'est le nom du bateau à vapeur que l'on vient de lancer...

« La musique des Cosaques égaye la fête; les vins de France et du Caucase coulent à flots. Le beck occupe le haut bout de la première table. Ostanokol est à la fois gouverneur de Tchardjoui et général de division; c'est un grand personnage, fils du premier ministre de l'émir.

« Très digne, il préside le banquet, mais, de tous les convives, il est le seul dont la physionomie reste grave; et, de

fait, la cérémonie d'aujourd'hui ne peut que lui inspirer de sombres pensées. Malgré les honneurs qui lui sont rendus, le jeune homme doit comprendre que ce sont les casquettes blanches qui, maintenant, sont les véritables maîtres de son pays. A ses côtés, un interprète, et à quelques pas en arrière, un groupe de hauts dignitaires boukhares, vêtus de robes de soie aux couleurs éclatantes, se tiennent debout, immobiles, silencieux.

« Bien des toasts sont portés... A chaque toast le beck, debout, élevait une coupe pleine de vin de Champagne, mais pas une seule fois le verre n'a touché ses lèvres.

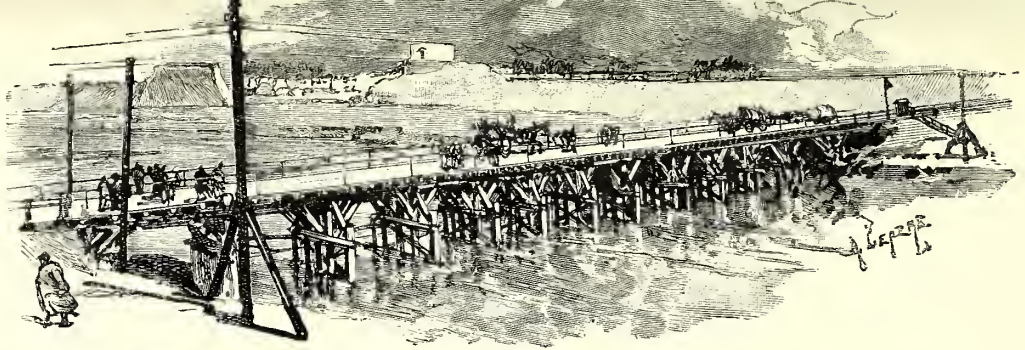
« Une journée comme celle du 10 septembre vaut mieux, pour l'empire russe, qu'une bataille gagnée... On a dit autrefois que le mot impossible n'était pas français; le général Annenkoff a démontré qu'il n'était pas russe non plus. »

Non certes, le mot impossible n'est pas russe, et ce qui le prouve mieux encore que le lancement d'une canonnière, c'est l'heureux établissement du pont de l'Oxus, commencé l'automne dernier, terminé en janvier 1888. Le même bulletin (n° 3) de la Société de Géographie de Paris a annoncé le commencement des travaux de ce grand ouvrage (page 114) et leur achèvement (page 96). Ceci tient du prodige et me rappelle un mot du général Annenkoff concernant la rapidité d'exécution de la section Askhabad-Merv, — et un peu aussi le mystère dont elle a été entourée :

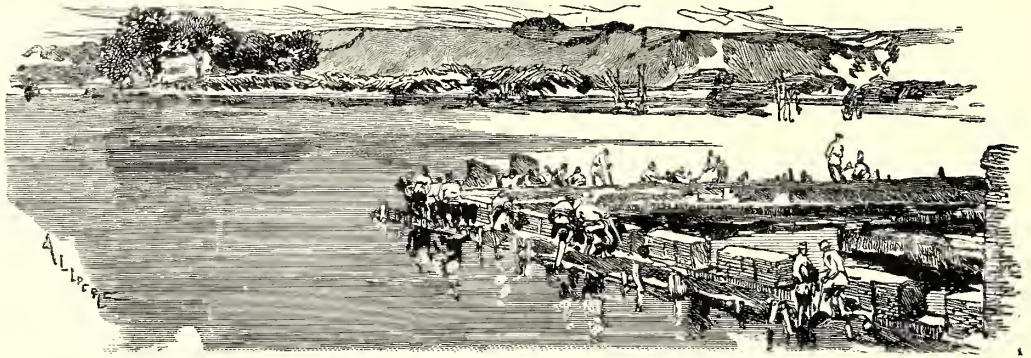
« Je dois à des compagnies industrielles l'éloge qui m'a fait le plus de plaisir; elles m'ont dit : Vous avez été si vite que nous n'avons pas eu le temps de vous faire nos offres de service. »

Voici quelques renseignements, extraits de la *Gazette du Turkestan*, au sujet du nouveau pont sur lequel le matériel passe maintenant jour et nuit à destination du Boukhara et de Samarcande :

« Ce pont est, par sa grandeur, une construction imposante. Il repose sur plus de mille pilotis.



Pont de Merv.



Construction militaire au bord du Mangab pendant la crue.

« Sur le parcours de la ligne, entre les bords qui ne sont pas couverts par les hautes eaux, le principal lit de l'Amou-Daria a une largeur de 1485 mètres ; puis vient une île basse couverte de plantes de marais, et trois cours d'eau qui ne se remplissent que pendant les hautes eaux. La longueur de cette île est de 750 mètres. La ligne rencontre ensuite un cours d'eau considérable, large de 155 mètres, où l'eau coule, même en temps ordinaire. Comme le précédent, ce cours d'eau est séparé du premier par une île basse, d'une longueur de 524 mètres. Ce second cours d'eau est bien moins considérable que le premier : il n'a que 106 mètres de largeur aux hautes eaux et est tout à fait à sec en temps ordinaire.

« Il est séparé du troisième par une île pareille aux deux premières, d'une étendue de 766 mètres. Quant au troisième cours d'eau, il n'a que 55 mètres de largeur et ne se remplit d'eau également que pendant les crues. Après avoir passé ce dernier, la ligne arrive enfin sur la rive droite.

Pont de l'Oxus, d'après une photographie faite en septembre 1887 par le comte Aymar de la Baume.

« Ainsi, la distance sus-mentionnée est de 3841 mètres, et le pont proprement dit a les longueurs suivantes :

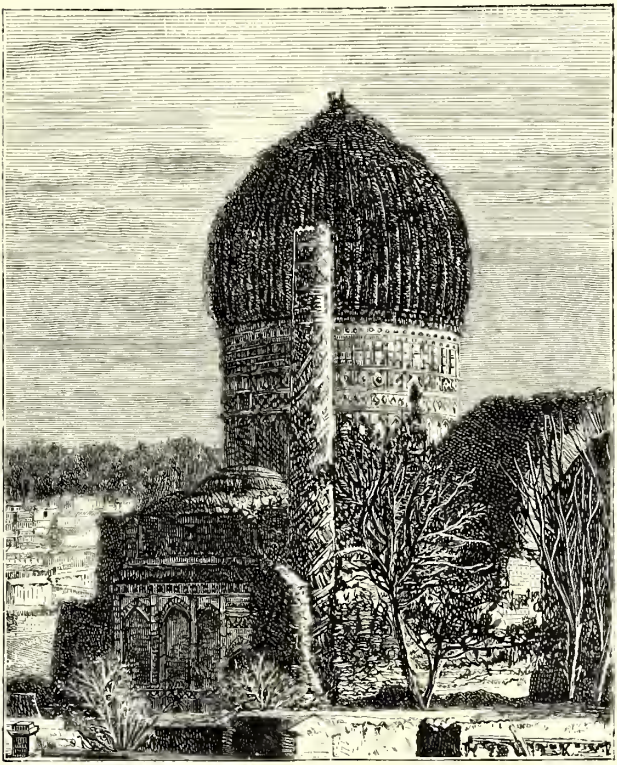
A travers le principal bras de l'Amou-Daria, y compris les culées.....	1498	mètres.
A travers le premier bras.....	184	—
A travers le second.....	122	—
A travers le troisième.....	64	—
Donc, toute la longueur du pont, ou, plus exactement, des quatre parties séparées, est égale à.....	1868	mètres.

« Pour la traversée des îles on a fait des remblais. La longueur des travées est de 8 m. 53 ; elles reposent sur des piles composées de cinq pilotis chacune. Les rails sont élevés de 1 m. 67 au-dessus des plus hautes eaux. »

Cet ouvrage aura-t-il une durée de deux ans ou de dix ans? Je ne sais, mais il aura pu permettre le transport du matériel d'une rive à l'autre et la construction d'un passage définitif. La gêne apportée par le pont provisoire à la navigation des barques et surtout des canonnières n'est rien aujourd'hui ; elle augmentera au fur et à mesure du développement de l'influence russe dans ces parages, elle pourrait devenir très grave si la Russie se voyait obligée, par la tournure des événements européens, à monter à l'assaut des passes de l'Hindou-Koueh ; aussi le pont définitif, en fer ou plutôt en acier, à *grandes travées suffisamment élevées au-dessus des crues*, devra-t-il être construit dans le plus bref délai. Sans préjuger le système qui sera adopté, il est permis de compter sur une solution simple, économique et n'exigeant l'emploi d'ouvriers spéciaux ni pour le montage initial, ni pour le démontage et l'enlèvement partiels qu'il faut toujours prévoir pour les ponts situés sur une voie stratégique.

Quoi qu'on décide, le pont provisoire étant achevé, nous sommes certains de pouvoir, dès le mois de juin 1888 — peut-être la fin de mai, — franchir en moins d'un jour,

sans la moindre fatigue, les 350 verstes qui séparent l'Oxus de Samarcande. Arrêtons-nous donc sur les bords du grand fleuve, bien qu'il soit moins dangereux de visiter l'émir de Boukhara que son voisin de Kaboul, et attendons quelques



Tombeau de Tamerlan.

semaines encore pour aller, comme on se rend aux ruines d'Athènes ou de Rome, voir le tombeau de Tamerlan.

A titre de renseignement, voici le tableau des stations que nous rencontrerons avec indication de leurs distances à Ouzoun-Ada :

Iliat	1037	verstes.
Karakoul	1059	—
Yakatout	1083	—
Boukhara	1107	—
Tougaï-Rabat	1125	—
Koujour-Mazar	1150	—
Askatch	1168	—
Nalik	1188	—
Kermineh	1211	—
Siatdine	1237	—
Mir	1257	—
Kara-Koulakh	1277	—
Katta-Kourgan	1292	—
Dolina	1316	—
Arab-Khan	1361	—
Samarcande	1360	—

Cette section du Transcaspien offre beaucoup moins de difficultés que les précédentes. Du fleuve Amou à la station de Kara-Koul s'étend un désert sans eau, celui de *Sunkli*, qu'agrémentent trois petits lacs situés en prolongement l'un de l'autre, à 25 verstes du tracé; le plus occidental (*Samgour-Koul*) est salé, le plus oriental (*Denghis*) paraît avoir eu jadis une étendue plus considérable : on pense qu'il communiquait avec l'Oxus au moyen d'un ancien affluent, la rivière Kachka, qui arrose encore la riche oasis de ce nom. Sur ce parcours d'une cinquantaine de verstes, le chemin de fer doit franchir des dunes mobiles entre *Chik* et *Iliat;* j'ignore au juste la distance de ces deux points. A partir de Kara-Koul, il pénètre dans l'oasis du Zarafchane, « l'un des pays de la terre les plus fertiles et les mieux cultivés », assure le docteur Heyfelder; puis il ne cesse pas de suivre l'ancien Sogd jusqu'à la vieille capitale asiatique [1].

1. Le Zarafchane prend sa source dans le glacier de ce nom

Cette capitale sera-t-elle le point terminus du Transcaspien? Peut-être. La grande ville de Tachkent (100 000 habitants) ne se trouve pas à 300 verstes au delà, et la seule difficulté à vaincre serait le passage du Syr-Daria, fleuve dont l'importance égale sensiblement celle de l'Amou. Après les prodiges accomplis dans le désert de Kara-Koum, il n'est plus permis de se préoccuper des sables rouges du Kizil-Koum; on en rencontrera, du reste, une bande relativement étroite.

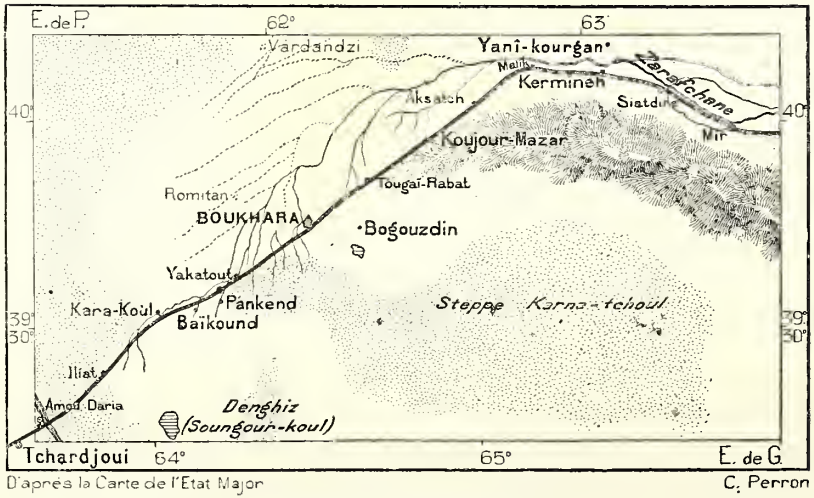
Et après Tachkent? Les paris sont ouverts. On peut seulement conjecturer que des pionniers aussi infatigables que les Russes ne s'arrêteront pas en si beau chemin dans leur conquête pacifique de l'Asie centrale.

Sans doute aussi le temps n'est pas très éloigné où l'on verra les lignes du Turkestan se raccorder avec celles de la Russie d'Europe et le Grand-Central sibérien, dont les études sont ordonnées depuis l'année dernière et confiées à S. E. l'amiral Possiet, ministre des voies et communications. Ce Grand-Central, qui doit relier l'Oural aux rivages de l'océan Pacifique, ne sera pas seulement la plus gigantesque voie ferrée du monde entier (8000 kilomètres), une voie auprès de laquelle, sous le rapport de

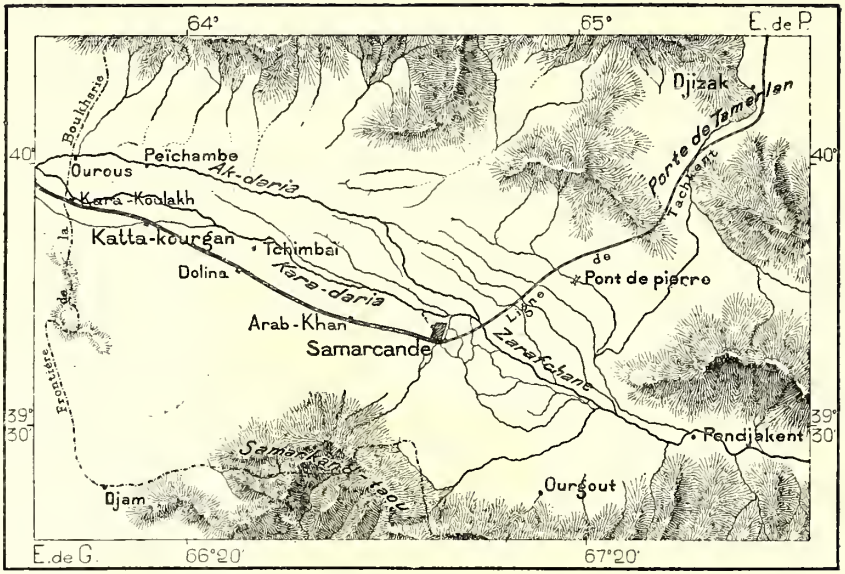
situé dans l'Alaï, à la hauteur de 16 000 pieds, et coule vers l'ouest entre deux chaines, au nord le *Alty-Bichik*, au sud le *Hissar*; d'abord étroite, sa vallée s'élargit, et, vers *Ich*, la rivière débouche dans la plaine.

Le Zarafchane est appelé le « Dispensateur de l'or », soit qu'il roule réellement des paillettes de ce métal, soit que la langue symbolique des Orientaux ait voulu dire qu'il fertilise la terre et porte avec ses eaux la richesse. Chose certaine, il alimente les canaux de Samarcande, qui arrosent une superficie de 458 000 hectares.

Malheureusement son eau n'est pas saine et buvable comme celle de l'Amou; elle renferme des germes qui s'introduisent dans le sang, des parasites (*Filaria mediuensis*), qui provoquent des abcès et causent de longues souffrances. Cette maladie endémique est connue de toute antiquité; l'histoire de la Transoxiane en fait mention.



Carte du Zarafchane (Boukhara).



Oasis du Zarafchane (Samarcande).

la longueur comme au point de vue des difficultés réelles de l'exécution, le Transcaspien lui-même ne paraîtra qu'un joujou : le Grand-Central de la Sibérie méridionale provoquera une véritable révolution à la surface de notre planète, dont il permettra, par exemple, de faire le tour en moins de deux mois par l'itinéraire suivant :

Saint-Pétersbourg-Vladivostok.....	12 jours.
Vladivostok-San-Francisco.....	26 —
San-Francisco-New-York.....	8 —
New-York-Le Havre.....	9 —
Le Havre-Paris-Pétersbourg...	3 —
Total.....	58 jours.

Longtemps les migrations humaines se sont opérées d'orient en occident; il semble que le jour approche où leur courant changera de sens, donnant ainsi l'image du flux et du reflux de la mer.

Honneur à la race slave!

CHAPITRE IX

DE MERV A LA CASPIENNE

Les crues du Mourgab. — Déplacements du lit de l'Oxus; changements survenus dans le système hydrographique de la région transcaspienne. — Askhabad; le général Komaroff. — Bon marché du chemin de fer transcaspien; son avenir commercial. — Dernière soirée à Ouzoun-Ada.

15 septembre.

Retour à Merv. La petite ville, quand on revient du désert, paraît être le paradis terrestre. Quel explorateur n'a pas éprouvé cette illusion en trouvant sur sa route un poste habité par des blancs!

Plusieurs officiers du train de pose ont obtenu la permission de m'accompagner; ils se font une fête de revoir la future Babylone, d'y rencontrer de nombreux camarades, d'y coucher à l'hôtel. Les hôtels de Merv! Figurez-vous que le mien s'est transformé depuis huit jours, — le progrès marche ici à la vapeur : — il s'est enrichi d'un piano inénarrable, et d'une divette irrésistible. C'est ce qu'on appelle un *café chantant*. Vous avez pu en rencontrer de pareils au fond de l'Algérie : Merv en est à la demi-douzaine. Russes et Français ont sous ce rapport les mêmes goûts. Honni soit qui mal y pense! Mieux vaut se distraire tant bien que mal après une journée de rude labeur, que de périr à la longue d'ennui et d'abrutissement.

16 septembre.

Préparatifs de départ. Adieu aux officiers supérieurs, à tous nos aimables hôtes, ou plutôt : au revoir! Il y a de ces sympathies instinctives qui ne se raisonnent pas; je n'ai pu donner aucune preuve d'une *amitié* sûre; mais on savait avoir affaire à un Français.

Les eaux du Mourgab, déjà très basses au commencement de septembre, ont baissé encore depuis dix jours. Elles laissent à découvert les berges argileuses qui n'ont pas suffi, au mois de juin précédent, à contenir la crue annuelle du fleuve. Chaque année, à l'époque de la fonte des neiges dans les massifs montagneux de l'Afghanistan, une inondation ravage l'oasis de Merv : il en est ainsi depuis la destruction des barrages élevés par les anciens sultans. La crue de 1886 atteignit une hauteur exceptionnelle et il fallut toute l'énergie des Russes pour en combattre les désastreux effets. Des digues furent construites en toute hâte suivant le mode indigène, qui consiste à fabriquer d'énormes saucissons en terre et clayonnages, à les rouler dans les brèches ou les dépressions naturelles qui livrent passage au débordement, à les fixer ensuite au moyen de forts piquets enfoncés dans le sol. Les Tekkés sont passés maîtres dans ce genre de travaux. La crue n'en causa pas moins des dégâts importants, et grande fut la stupéfaction à Saint-Pétersbourg, à la nouvelle de l'inauguration de la gare de Merv, le 2/14 juillet suivant. Inaugurer un chemin de fer dans une région submergée pouvait sembler étrange. Cependant rien n'était plus vrai. Il avait été possible de conjurer le fléau, d'enserrer solidement le lit du fleuve, et d'arriver triomphalement à Merv au jour dit. Un général-major, aide de camp de l'Empereur, vient précisément d'arriver pour se rendre compte du miracle accompli. Ses avis éclairés ne pourront que hâter le relè-

Construction d'une digue.

vement des barrages et l'exécution des canaux destinés à prévenir le retour de ces inondations périodiques, en même temps qu'à reconstituer l'ancienne oasis.

Le train du général est sous pression; j'aurai l'honneur de revenir avec Son Excellence à Ouzoun-Ada. La bonne fortune me comble : je suis présenté au prince Hilkoff, directeur du service de la traction et ancien ministre des travaux publics en Bulgarie. La Russie n'est pas à court d'hommes distingués, et elle sait utiliser leurs lumières. C'est chose assez remarquable qu'un gouvernement autocratique sache si bien reconnaître le mérite et donner les emplois à ceux qui sont capables de les remplir. Les affaires du pays n'en vont pas plus mal.

Le train se met en marche à onze heures du soir. S'il m'est permis de revenir dans ces parages, que trouverai-je à la place de ces steppes incultes et des oasis à demi abandonnées, depuis un siècle, par les indigènes?

Les oasis seront à coup sûr reconstituées grâce à un système de canaux d'irrigations entrepris aussitôt que conçu; les steppes mêmes, dont le sol est fertile, pourront recevoir sur d'immenses espaces l'eau nécessaire à la culture. Le climat, qui laisse tant à désirer depuis plusieurs siècles, sera assaini par des plantations le long des rivières et des canaux, des semis dans les dunes, des reboisements dans les montagnes; ravagé par de nombreuses invasions, bouleversé aussi par des phénomènes géologiques, ce pays reprendra dans la mesure du possible la prospérité que lui attribue l'histoire de l'Asie centrale.

C'est un des problèmes géographiques les plus discutés que celui de savoir à quelles causes il faut attribuer les alternatives de richesse et d'infertilité survenues en Turkménie depuis deux ou trois mille ans[1]. L'Amou-Daria

1. Ce cas, du reste, n'est pas une exception : d'autres contrées asiatiques, autrefois riches et cultivées, sont devenues presque désertes, la Babylonie, par exemple.

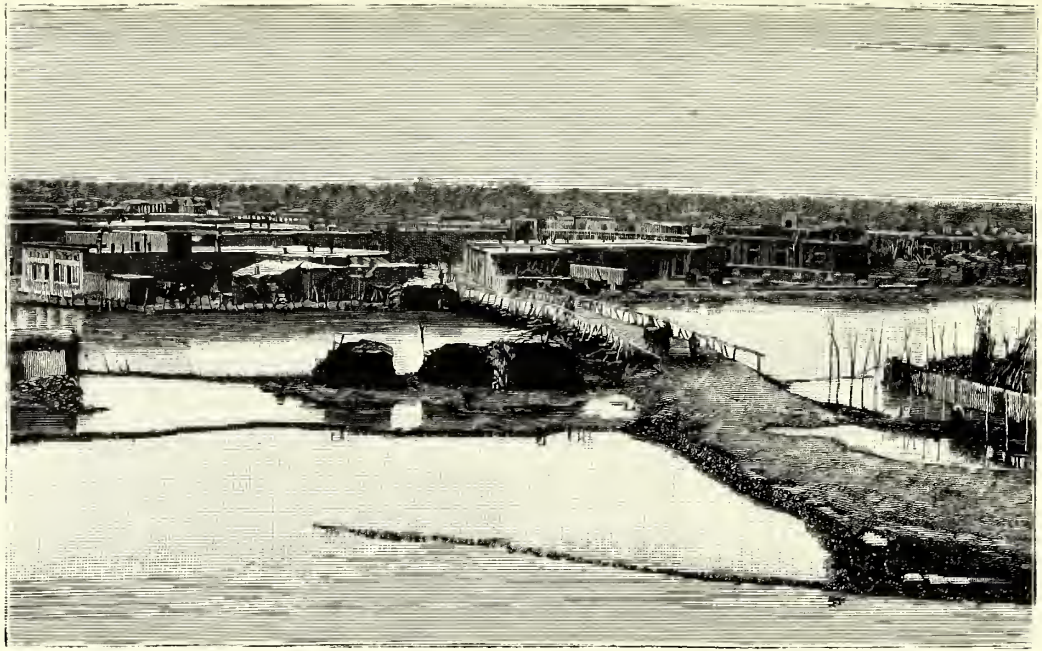
doit être considéré comme la cause directe des changements constatés par l'histoire, et cette cause directe peut provenir elle-même des forces naturelles dont il faut voir la manifestation dans les éruptions de pétrole.

« A l'époque de Strabon, l'Oxus se jetait dans la mer Caspienne, et le mouvement commercial du Pont-Euxin à l'Inde se faisait par la voie de ce cours d'eau, continuant à l'est de la mer d'Hyrcanie, la vallée transcaucasienne du Kour. Après la conquête d'Alexandre, la fondation d'États helléniques dans le bassin de l'Oxus et l'exploration géographique des parages orientaux de la Caspienne, dont le marin Patrocle fut chargé par Seleucus Ier, il paraît vraiment impossible qu'il ait pu y avoir erreur sur un fait aussi important que celui du cours de l'Oxus. Mais à l'époque des premiers écrivains arabes et turcs, ce fleuve s'était détourné au nord et se déversait dans la mer d'Aral, tous les documents arabes de cette époque en font foi [1]. »

En 1221, il reprit son cours vers la Caspienne, du côté de laquelle l'entraîne une pente relativement forte (plus de 14 centimètres par kilomètre). Le nouveau lit fut rempli pendant trois siècles environ ; mais, en 1570, selon le témoignage du sultan Aboul-Hasi, khan de Ungendchi, il retourna vers l'Aral, et il semble qu'il resta pendant un demi-siècle l'affluent des deux mers. Vers 1630, le lit du bras de l'Aral acheva de se former ; le bras de la Caspienne s'ensabla définitivement.

On ignora longtemps en France ce dernier changement de lit. Pierre le Grand étant venu à Paris, ses collègues de l'Académie des sciences lui présentèrent une carte de Russie, sur laquelle le fleuve était marqué comme se jetant dans la Caspienne. Le lac d'Aral n'était pas même figuré. « Ce n'est pas cela, » dit l'Empereur. Et il traça au crayon le nouveau cours du fleuve, et les contours de la mer

1. Élisée Reclus.



Vue de Merv pendant la crue du Mourgab.

inconnue. Il est constant que les explorateurs signalent seulement cette mer aux époques où le Syr et l'Amou-Daria y déversent leurs eaux.

Ces déplacements alternatifs, établis par des documents certains, ne peuvent pas être niés depuis les reconnaissances (1819, 1826, 1836, 1863, 1801) de l'ancien lit de l'Oxus, nommé fleuve Ousboï, qui s'embranchait sur le lit actuel aux environs de la ville de Kounia-Ourdgent et aboutissait à la baie de Krasnovodsk.

« Le lit abandonné, large d'un kilomètre en moyenne, est aussi bien tracé que si les eaux venaient de le quitter à peine. Les rives abruptes sont érodées dans la terre argileuse jusqu'à 20 et 25 mètres de profondeur, et seulement çà et là des talus de sable en ont caché les assises parallèles. Les bancs d'alluvions qui venaient affleurer à la surface du courant sont parfaitement reconnaissables, non moins que les îles parsemées au milieu du fleuve. Les dépressions les plus creuses de l'ancien lit sont en maints endroits remplis de lacs allongés et tortueux qui ressemblent à des méandres de rivière; des tamaris, des roseaux qui croissent en forêts dans les fonds, offrent un spectacle ravissant pour le voyageur qui vient de parcourir pendant des semaines l'affreuse steppe aride; çà et là, aux bords des eaux douces, il a même la joie d'apercevoir de véritables bosquets composés de peupliers et d'oliviers sauvages. Les ruines des villes et des villages que l'on trouve sur les bords de l'Ousboï supérieur (entre le delta de l'Amou et le lac Sari-Kamich) appartiennent évidemment à deux époques, correspondant aux deux périodes d'écoulement de l'Oxus vers la Caspienne. Les constructions des villes les plus anciennes indiquent un degré de civilisation et de richesse beaucoup plus élevé que celui des ruines plus modernes, en tout semblables à celles des villes khiviennes bâties de nos jours [1]. »

1. Élisée Reclus.

Comme cette description des ruines de l'Ousboï concorde bien avec ce que nous avons constaté pour les anciennes villes de Merv, Sultan-Sandjar-Kala et Baïram-Ali! On ne retrouve de monuments artistiques, de fresques émaillées que dans la première.

L'Amou-Daria n'est pas le seul cours d'eau de la région qui ait subi des changements de lit. Aux époques où l'Amou versait ses eaux dans la Caspienne, le Syr était lui-même un affluent de l'Amou et le lac d'Aral n'existait pas ou du moins n'avait que les dimensions d'un marais.

En même temps que l'Ousboï prolongeait le cours de l'Oxus jusqu'au golfe des Balkans, il paraît probable qu'un autre bras du fleuve se détachait à Tchardjoui pour traverser de l'est à l'ouest les plaines fertiles et boisées qui sont devenues la steppe de Karakoum. Le Mourgab de Merv et le Tedchen, qui se perdent aujourd'hui dans les sables, se jetaient dans ce bras de l'Amou-Daria. D'après Lessar et Rawlinson, un grand lac, alimenté par ces deux cours d'eau et par d'autres rivières persanes, existait au nord de Serakhs. Connu des anciens sous le nom d'*Aria Palus*, il communiquait avec la mer Caspienne par un canal qui fit l'admiration d'Hérodote et de Pline ; ce canal ne pouvait être que le bras méridional de l'Oxus, l'Ousboï. Notons aussi que la rivière Zarafchane semble avoir été un affluent de ce fleuve; aujourd'hui elle disparaît dans le sol, non loin de Tchardjoui, sans pouvoir atteindre son ancien confluent. Il en est de même des rivières Kafirschan, Cherisebs, Dohab, Kachka; de tous les cours d'eau de la région transcaspienne, deux seulement, l'Amou-Daria et l'Atrek, se jettent aujourd'hui dans des mers. Tous les autres se perdent dans les déserts de sables ou d'alluvions.

On se rend compte aisément de ces révolutions, si l'on admet que le relief du sol s'est exhaussé ou abaissé alternativement de manière à modifier l'orientation des lignes de

plus grande pente. De pareilles oscillations sont d'autant plus admissibles qu'il suffit de leur supposer quelques mètres d'amplitude pour expliquer la déviation des thalwegs fluviaux. La géologie a déjà enregistré, en divers points du

Fresque émaillée à Merv.

globe, un certain nombre de déplacements suivant la verticale; et sans sortir de la région qui nous occupe, nous pouvons citer les mouvements observés dans les environs de Bakou, c'est-à-dire au foyer des forces qui font jaillir le pétrole à la surface de la terre. Or le bassin pétrolier de la Transcaucasie s'étend sous la Transcaspienne, et les mêmes causes peuvent produire les mêmes effets dans les deux pays.

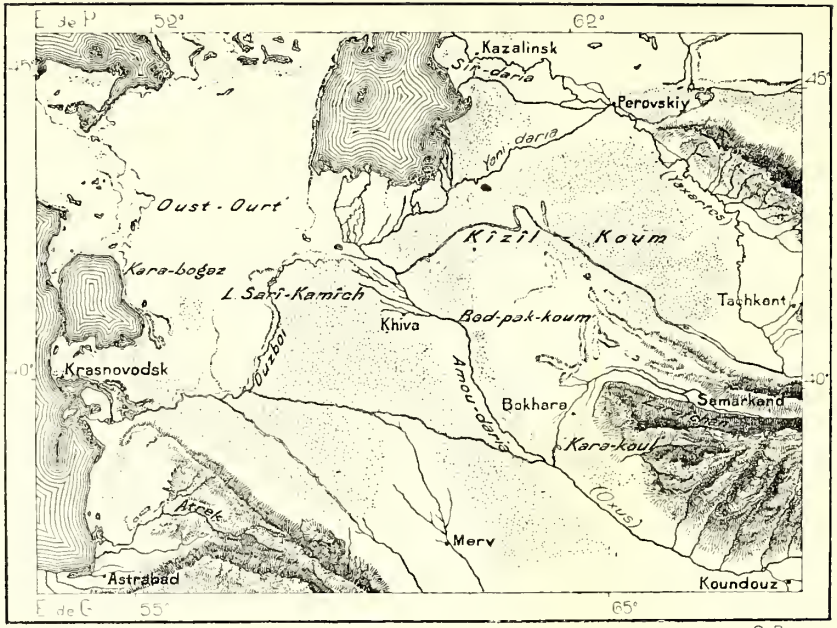
A cette action naturelle qui a pu modifier la carte hydrographique de la Transcaspienne se sont joints d'autres agents de perturbation :

1° L'ensablement, et en général l'instabilité d'un lit fluvial dans des sables plus ou moins mobiles;

2° L'évaporation considérable pendant l'été;

3° La main même de l'homme, qui, pour les besoins de l'irrigation, a lancé les eaux des rivières dans une multitude de canaux où le courant finit par perdre sa vitesse et sa force, et qui peut-être a édifié autrefois des travaux importants pour détourner les fleuves de leur cours naturel. Du moins Ibn-Atir et le Persan Hamdoulla nous apprennent qu'en 1221 des digues élevées le long de l'Oxus furent détruites par les Tatares et qu'à la suite de cette destruction le grand fleuve cessa de couler vers le nord et prit la direction de la mer Caspienne.

Une autre cause, mais toute différente des précédentes et susceptible d'engendrer seulement des effets lents et progressifs, modifie tous les jours le lit de certaines rivières; je veux parler de la rotation de la terre et de la force centrifuge qui rejette les eaux sur leur rive orientale. Ce phénomène, tout à fait général en Sibérie, a été constaté aussi sur l'Amou-Daria. Ce fleuve marquait autrefois la frontière entre la Turkménie et le Boukhara; il s'en est aujourd'hui éloigné de 10 à 12 verstes vers l'est. Tchardjoui a été bâti sur sa rive gauche; il en est actuellement distant de 12 verstes. L'art de l'ingénieur pourra, je l'espère, enrayer ces déplacements séculaires; quant à la suppression des autres causes de stérilité, ce sera peut-être plus difficile. Dans tous les cas, les nivellements de précision exécutés pour la construction du chemin de fer donnent des indications précieuses sur les bossellements actuels du sol, et sur les mesures à prendre pour tirer le meilleur parti possible de la situation. Les eaux du Mourgab, celles du Tedchen suffiront sans doute à la reconstitution assez éco-



Anciens lits fluviaux.

nomique des anciennes oasis de Merv et de l'Atek ; celle d'Akhal-Tekké pourra utiliser les rivières du plateau de l'Iran. Quant au désert de Karakoum, le seul moyen de le mettre partiellement en culture consiste à dériver les eaux de l'Amou-Daria par un canal embranché à l'amont de Tchardjoui suivant les lignes de faîte des derniers plissements.

Ramener le fleuve dans son ancien lit de l'Ousboï est une entreprise que rendent irréalisable le bas-fond de Sari-Kamich et les déformations du sol aux abords du littoral caspien, les relèvements qui ont obligé l'Amou à se porter dans le lac d'Aral.

Quel triomphe pour les ingénieurs russes, que de rendre à la vie ces immenses espaces où l'eau seule fait aujourd'hui défaut ! Pierre le Grand eût applaudi à leurs succès, lui qui, admirateur des Hollandais, ne rêvait que travaux de canalisation. Toute l'Asie antérieure, l'Afghanistan et la Perse, redeviendraient tributaires des oasis turcomanes, et la valeur offensive de Merv pèserait d'un poids énorme sur les destinées des Indes.

17 septembre.

Huit heures du matin. Nous arrivons à Askhabad après un parcours de 346 kilomètres effectué en neuf heures. En tenant compte des arrêts, la vitesse effective de marche a dépassé 40 kilomètres. Pour une ligne qui s'achève encore, c'est bien marcher. Je sors du wagon-salon où j'ai passé une excellente nuit et j'appelle un cocher pour aller rendre visite au général Komaroff : car il y a ici des voitures de louage, à l'arrivée des trains, comme en Europe.

La ville est assez éloignée de la gare, 1500 mètres, et l'on y arrive par une route qui serait irréprochable sans l'épaisse couche de poussière apportée par le vent. Je me demande ce qu'on peut devenir ici pendant les rafales du nord.

Askhabad est de plusieurs années l'aînée de Merv et a pris une certaine avance comme étendue et mouvement commercial; elle possède une imprimerie, une photographie,

Le général Komaroff.

des librairies, de nombreux magasins, plusieurs hôtels pour voyageurs; mais cette avance sera bientôt perdue, malgré la position centrale du chef-lieu de la Transcaspienne entre Khiva, le Bonkhara et la Perse.

Le général Komaroff habite un fort bel hôtel, comme Merv n'en possède pas encore. Je suis immédiatement introduit auprès de Son Excellence, qui travaille dans un immense cabinet ; la mode des pays chauds est d'avoir des appartements spacieux ; mais dans les rudes hivers de la Turkménie, comme on doit y grelotter!

Après un accueil sympathique et le récit de son récent voyage sur la frontière persane, dans la vallée de l'Atrek — lequel a été agrémenté par la rencontre d'un tigre que ses Cosaques ont manqué [1], — le général, qui est doublé d'un érudit et d'un chercheur, me fait voir sa riche collection de photographies et d'objets divers, trouvés en partie dans des fouilles. Revenu à Pétersbourg, après l'achèvement de sa carrière militaire, il se propose de publier un important ouvrage sur le Caucase et l'Asie antérieure. Je me fais un vrai plaisir de l'annoncer au monde savant.

Oserai-je donner ici le détail d'une journée si bien remplie qu'elle me fit comprendre la justesse de la locution vulgaire : *estomac d'ambassadeur?*

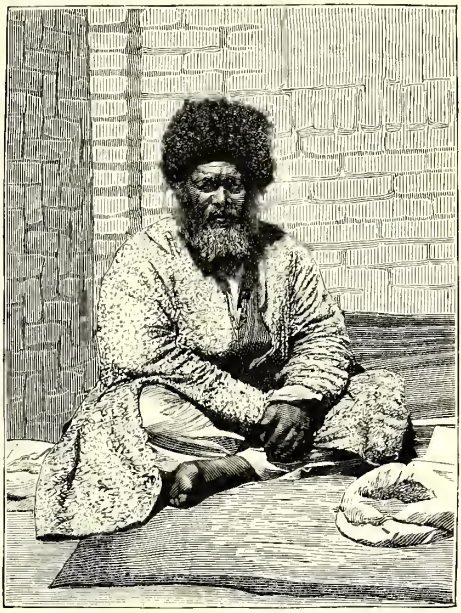
A midi, je déjeunais dans le train avec le général Annenkoff ; à une heure et demie, je redéjeunais à la table du général Komaroff ; à quatre heures, lunch chez le même ; à sept heures, dîner au train ; à neuf heures, réception au cercle militaire ; à minuit, souper officiel chez le commandant en chef de la Transcaspienne [2].

Le train se remit en marche à deux heures et demie du matin ; il était temps. Nous n'avons pu rendre visite aux remarquables ruines de Nissa, situées à 12 verstes vers le sud, au pied des montagnes de Perse.

1. En 1885, avant la construction du chemin de fer, un Cosaque a tué un tigre près de Ghéok-Tépé. Plus tard, une battue a été organisée à Karibent, en l'honneur du général Komaroff ; le tigre, enfermé dans un cercle trop étroit, a réussi à s'échapper, les chasseurs n'ayant pas pu se tirer les uns sur les autres.

2. La Transcaspienne est partagée en six districts comman-

Je ne quitterai point Askhabad sans remercier Mme Komaroff de l'honneur qu'elle me fit en m'accompagnant au



Marchand turcoman au bazar d'Askhabad.

bazar, où se trouvent entassés de merveilleux tapis persans. On y voit aussi des produits de Merv, de l'Afghanistan, du

dés par des colonels ou lieutenants-colonels : Fort Alexandrovsk, Krasnovodsk, Askhabad, Karibent, Merv, Pendeh.

Elle renferme environ 550 000 Turcomans, partagés de la manière suivante :

Nomades du littoral caspien	(environ).....	50 000
Oasis d'Akhal-Tekké	—	150 000
Oasis de l'Atek	—	50 000
Oasis de Merv	—	250 000
Oasis du Pendeh (Salors, Sarikhs)	—	50 000
		550 000

Boukhara. Tout cela ne coûte pas bien cher, mais encore faut-il s'y connaître.

18 septembre.

Nous passons de nuit devant la forteresse de Ghèok-Tèpè, dont le profil sombre prend des formes fantastiques. Quand on revient directement de Merv, la différence de sécheresse des deux régions paraît assez sensible. Cette constatation rend compte d'un fait curieux : la parfaite conservation des cadavres ensevelis dans un sol bien sec. Ce phénomène s'est produit ici après la défaite des Turkmènes et n'a pas peu contribué à diminuer l'intensité du typhus. Au cours des travaux d'assainissement qui durèrent plusieurs semaines et occupèrent 400 à 500 ouvriers *indigènes*, le docteur Heyfelder entendit un jour des Asiatiques s'écrier : *Adom! Adom!* (un *homme!*) Ils avaient découvert dans l'enceinte de la citadelle un cadavre parfaitement conservé après sept à huit semaines d'ensevelissement à l'abri de l'air. Quelques jours après, on trouva un cadavre de femme non putréfié, et quand furent exhumés, au printemps, les restes du malheureux général-major Pètrousèvitch, envoyé à la mort le 23 décembre 1880, on se trouva en présence d'un corps complètement intact; les traits mêmes n'étaient nullement altérés.

Le docteur Heyfelder a pu également vérifier l'excellente influence que la sécheresse de l'air, en s'opposant à la formation des bactéries, exerce sur la guérison des blessures. « Pendant la retraite rapide de 1879, les troupes emportèrent leurs blessés, mais on n'eut ni le temps ni les moyens de changer les pansements, de donner les soins les plus élémentaires. Quand on atteignit le bord de la mer Caspienne, la plupart des blessures molles étaient guéries. »

Neuf heures du matin. Arrivée à Kizil-Arvat. Encore 200 verstes franchies avec une vitesse de 45 kilomètres à

l'heure. Le général procède à une inspection minutieuse des travaux de la nouvelle gare. Le soleil brûlant ne semble pas l'incommoder, malgré ses cinquante printemps. Et ce métier dure sans interruption depuis quinze mois [1] !

Nous partons vers midi ; le déjeuner est servi sur le wagon plate-forme attelé en queue et le train s'élance à toute vapeur sur d'interminables alignements droits.

Les déserts d'alluvions, les dunes de sables, les Petits-Balkans, les Grands-Balkans avec leur profil étrange, fuient derrière nous à la vitesse de 60 kilomètres à l'heure. Nous descendons à grande allure le plateau sablonneux du littoral caspien, que le train ordinaire de voyageurs, à l'arrivée, n'a pu gravir qu'avec une sage lenteur. Quatre heures après le départ de Kizil-Arvat, nous revoyons Ouzoun-Ada, que des agrandissements tout récents ont rendu presque méconnaissable ; il est quatre heures ; nous avons parcouru 250 kilomètres.

Les écrivains qui contestent aux Russes les aptitudes des races occidentales et ne manquent aucune occasion de donner tort à la Russie dans ses conflits avec l'Angleterre, feraient bien de quitter leur cabinet pour se rendre compte par leurs yeux du tour de force qui vient de s'accomplir en Asie et dont le développement se poursuivra, s'il le faut, sans défaillance, jusqu'au résultat final, fatal, inéluctable. Ils pourraient se convaincre que, dans cette hypothèse, l'échéance approche pour le règlement de certains comptes et que la fin du siècle pourra être marquée par de grands événements.

Ce qui les étonnera le plus, c'est d'apprendre le bon marché de l'œuvre qui vient d'être menée à bonne fin. Les dépenses de construction du chemin de fer transcaspien ne s'élèvent qu'à 30 000 roubles (75 000 francs) la verste,

1. Le général Annenkoff, de l'état-major général, est né à Saint-Pétersbourg, le 30 avril 1835.

savoir 18000 roubles pour l'infrastructure et 12000 roubles pour la superstructure et le matériel roulant [1].

Vu l'éloignement, et les difficultés de la vie dans le désert turcoman, cette dépense, qui comprend les allocations accordées au personnel militaire, paraît bien peu élevée, surtout quand on la compare au coût de certaines lignes françaises, ou d'autres chemins de fer russes exécutés par voie d'entreprises données à l'adjudication. Pour ne citer qu'un exemple, la ligne de Tiflis à Bakou, qui ne rencontre pas de difficultés de terrain, a coûté 70000 roubles par verste [2].

Le bon marché du Transcaspien tient à plusieurs causes :

1° D'abord et avant tout, à l'administration vigilante du général Annenkoff, à son coup d'œil merveilleux pour découvrir les plus petites économies.

C'est ainsi que le foin, payé 50 kopecks le poud par le service des subsistances militaires, est arrivé à ne lui coûter que 28 kopecks en 1885, et 2 kopecks et demi en 1886.

2° Au système de construction par l'État, qui supprime l'intermédiaire onéreux des entrepreneurs.

3° A la rapidité de la construction, qui diminue notablement les frais de personnel.

4° A l'emploi de la main-d'œuvre militaire. Les soldats reçoivent une haute paye de 5 à 10 roubles par mois, suivant leurs fonctions. Les mécaniciens ont davantage (de 40 à 100 roubles). Non seulement les bataillons travaillent à la

1. Les traverses et les bâtiments des stations sont comptés dans les dépenses de superstructure.

2. Il est bon de mentionner que les rails d'acier et le matériel roulant proviennent exclusivement de fabriques russes. Leur prix de revient est peut-être assez élevé; mais il importe, avant tout, à un grand peuple de suffire à ses besoins, et pour cela de se réserver son marché. Une grande guerre ne prendra pas la Russie au dépourvu. Le gouvernement achète chaque année d'énormes approvisionnements de rails et de wagons à des industriels dont il entend, avant toute chose, encourager les efforts; ce sont ces approvisionnements qui ont servi au Transcaspien.

Carte des chemins de fer avec les stations.

pose ; ils sont également chargés de l'exploitation. Les mécaniciens, les chauffeurs, les chefs de train sont presque tous des soldats. Les chefs de gare sont des officiers ou des sous-officiers.

Outre les bataillons de chemins de fer, on utilise d'anciens soldats qui pourraient, en cas de besoin, faire le coup de feu. Ils reçoivent 100 roubles par an (250 francs), plus la nourriture.

5° A l'emploi de terrassiers indigènes ou de Persans, qui ne coûtent que 18 à 20 roubles par mois et produisent beaucoup de travail, malgré quelques usages un peu primitifs. Je citerai notamment la coutume tekké qui consiste à transporter les déblais dans un sac et à se passer de main en main les briques destinées aux constructions. Ainsi faisaient, paraît-il, les maçons de la tour de Babel. Rien n'est plus drôle que la manœuvre des sacs ; elle exige trois hommes, celui qui pioche, celui qui tient le sac devant le piocheur et le porte au lieu de dépôt, où le troisième larron opère la décharge. Larron n'est pas trop fort : ces gens se croisent les bras trois minutes sur quatre. Mais ce n'est peut-être pas un mal de leur laisser une certaine latitude pour l'organisation de leurs chantiers, d'autant mieux qu'on les paye en général suivant le travail fait (environ 45 centimes par mètre cube de déblais).

L'ouvrier turcoman, payé à la journée, reçoit un demi-rouble (1 fr. 25). Le Persan est plus cher, mais ne travaille pas mieux, d'après l'opinion du général. Les ouvriers du Boukhara ne coûtent que 22 kopecks (0 fr. 55) par jour.

6° A l'absence de tout accident de terrain, sauf dans les dunes de sable ;

7° A la libre occupation des terrains, qui n'ont rien coûté ;

8° A l'écartement des stations, qui sont, en moyenne, distantes d'une vingtaine de kilomètres ;

9° Enfin au système de construction, en vertu duquel la voie est mise en exploitation au fur et à mesure de la pose

des rails, sans attendre l'exécution des gares et accessoires de toute espèce, et sert au transport du matériel destiné, non seulement à la continuation de la ligne, mais encore à son parachèvement.

L'ouverture anticipée de la circulation permet en outre d'avoir de bonne heure un certain trafic, dont les bénéfices viennent en déduction des dépenses de construction.

Déjà des milliers de pèlerins mahométans qui vont tous les ans, de la Perse occidentale et des provinces chiites du Caucase, visiter le tombeau du saint de Mesched, se sont servis du Transcaspien. Pour les attirer, le général Annenkoff a fait publier une brochure persane qui explique les avantages de la nouvelle route, l'économie de temps et d'argent qu'elle procure; des wagons spéciaux ont été aménagés pour le service de ces pèlerinages.

En outre, des agents commerciaux, envoyés à la foire de Nijni-Novgorod en même temps qu'à Boukhara et dans les autres villes du Turkestan, ont attiré, dès le premier automne, une partie des marchandises qui passaient par Orenbourg. La gare de Tchardjoui a été encombrée, dès la fin de 1886, de cargaisons de laine, de soie, de fruits secs et surtout de coton. Ce dernier article présente une importance particulière. Jusqu'à présent les manufactures russes se sont approvisionnées en Amérique et en Égypte pour les neuf dixièmes de leur consommation; la difficulté des communications ne leur permettait de demander qu'un dixième à peine à l'Asie centrale. Le Transcaspien modifiera cette situation, et la mise en valeur, par l'irrigation, des steppes transcaucasiennes achèvera d'affranchir la Russie de la tutelle étrangère.

Les dépenses d'entretien de la ligne ne paraissent pas devoir atteindre un chiffre élevé. A proprement parler, il n'y a encore d'entretien qu'entre Mikhaïlovsk et Kizil-Arvat, c'est-à-dire sur la section exploitée depuis 1881. D'après les renseignements fournis par M. l'ingénieur en

chef Tchernikovski, la dépense annuelle d'entretien par verste, sur cette section, ne dépasse guère 3000 francs. Des équipes de cinq hommes sont chargées de l'entretien d'une verste ; elles sont baraquées. On compte pouvoir les réduire.

Les seuls dégâts un peu sérieux sont causés par les averses qui tombent plusieurs fois chaque année et sont amenées par les vents du sud, au printemps. Ces avalanches d'eau, qui ne durent que quelques heures, ravinent le talus et forment des mares sur la plate-forme. Mais c'est l'affaire de quelques jours : il n'y a pas de saison des pluies dans la Transcaspienne. Du reste, par mesure de prudence, des stations météorologiques sont installées à Mikhaïlovsk, Kizil-Arvat, Askhabad, Merv et Tchardjoui. Dans cet ordre d'études, comme pour toutes les questions de science pure, le docteur Heyfelder rend les plus utiles services.

En résumé, la construction du Transcaspien constitue à tous égards un triomphe pour la Russie, et les moyens mis en œuvre mériteront d'être suivis dans l'avenir pour l'établissement de chemins de fer similaires.

Les ingénieurs russes ont résolu, en effet, trois problèmes importants :

1° Celui de se garantir contre les sables ;

2° Celui de s'approvisionner d'eau dans un désert aride ;

3° Celui du chauffage dans une contrée dépourvue de bois et éloignée des centres houillers.

I. Le Transcaspien traverse, entre la mer Caspienne et Kizil-Arvat, entre Askhabad et Géours, entre le Tedchen et le Mourgab, entre Merv et l'Amou-Daria, des zones de sables mobiles ou à moitié fixés dont l'étendue totale dépasse 300 verstes. Les expériences antérieures, faites pour d'autres lignes, ne donnaient pas des indications concluantes, et certains avis pessimistes eussent été de nature à faire considérer comme irréalisable la construction de ce

chemin de fer. Elle a réussi cependant, grâce à l'emploi des moyens de consolidation suivants :

Protection par des palissades perpendiculaires aux vents régnants ;

Couverture des talus par une mince couche d'argile ou de terre saline ;

Fixation de l'arête des talus par une haie de saxaouls, inclinés vers l'axe de la voie ;

Semis, dans les dunes, de plantes aux racines profondes qui retiennent le sable : saxaoul, tamarix, avoine sauvage.

II. L'approvisionnement d'eau a été particulièrement difficile, puisque la seule partie de la ligne à peu près à l'abri des disettes est la section de 150 verstes traversée par le Tedchen et le Mourgab. Partout ailleurs les puits et les ruisseaux étaient d'importance médiocre et de débits très variables ; il existe même des étendues considérables sans la moindre source.

Il a fallu distiller l'eau de mer, creuser de nouveaux puits, transporter l'eau du Tedchen et du Mourgab au moyen de conduites en fonte et de canaux découverts, faire descendre l'eau des montagnes de Perse (Kopet-Dagh et Kuren-Dagh), au moyen de conduites qui l'amènent sous pression dans les réservoirs, sans le secours d'aucune machine élévatoire ; ces montagnes, que le chemin de fer longe sur plus de 300 verstes, lui servent de machine à vapeur. Enfin l'emploi de wagons-citernes a permis de satisfaire aux besoins de la consommation sur les points les plus déshérités.

Le tableau suivant permet d'embrasser d'un seul coup d'œil la situation, le long de la ligne entière, au moment de la construction. J'ai respecté le kilométrage adopté avant la création d'Ouzoun-Ada et qui subsiste encore sur les poteaux indicateurs ; à chacun des chiffres ci-dessous il faut ajouter 25 verstes pour avoir la distance à l'embarcadère maritime actuel :

NOMS DES STATIONS	DISTANCES EN VERSTES : A Mikhaïlovsk.	DISTANCES EN VERSTES : D'une station à la suivante.	OBSERVATIONS
Ouzoun-Ada	25	25	Pas d'habitants, pas d'eau. Sables.
Mikhaïlovsk	»	22	Pas d'habitants, pas d'eau. Sables.
Molla-Karry	22	34	Pas d'hab. Mauvais puits. Sables.
Balla-Ichem	56	30	Pas d'habitants. Mauvais puits. Désert d'alluvion.
Aïdine	86	16	Pas d'habitants, pas d'eau. Désert d'alluvion.
Péréval	102	15	Pas d'habitants, pas d'eau. Désert d'alluvion.
Akteha-Kouima	117	31	Pas d'habitants, pas d'eau. Désert d'alluvion.
Kazandjik	148	16	Un village; source potable, petite oasis dans le désert d'alluvion.
Ouzoun-Sou	164	22	Pas d'habitants, pas d'eau. Désert d'alluvion.
Ouchak	186	31	Pas d'habitants, pas d'eau. Désert d'alluvion.
Oasis d'Akhal-Tèké.			
Kizil-Arvat	217	26	Un gros village, petit ruisseau.
Kodj	243	25	Pas d'habitants, pas d'eau.
Bahmi	268	30	Un village, petit ruisseau.
Artehmann	298	20	Un village, source légèrement sulfureuse.
Soudcha (halte)	318	10	Pas d'habitants, pas d'eau.
Bokharden	328	27	Un gros village, petit ruisseau.
Kélata	355	25	Un village, petit ruisseau.
Ghéok-Tépé	380	21	Un gros village (forteresse), gros ruisseau.
Besmein	401	21	Un village, petit ruisseau.
Askhabad	422	32	Un village, ruisseau.
Géours	454	17	Un village, mauvaise source.
Fin de l'oasis.			
Aksou	471	21	Pas d'habitants, pas d'eau. Désert d'alluvion.
Baba-Dourmas	492	18	Pas d'habitants, pas d'eau. Désert d'alluvion.
Artyk	510	33	Un village, petit ruisseau.
Kaahka	543	19	Un gros village, ruisseau. Oasis de l'Atek.
Arman-Sagaïl	562	19	Un gros village, ruisseau. Oasis de l'Atek.
Douchak	581	24	Un gros village, ruisseau. Oasis de l'Atek.
Takir	605	23	Pas d'habitants, pas d'eau. Désert.

NOMS DES STATIONS	DISTANCES EN VERSTES — A Mikhaïlovsk.	DISTANCES EN VERSTES — D'une station à la suivante.	OBSERVATIONS
Tedchen	628	22	Un village, rivière abondante.
Ghéok-Sougar	650	25	Pas d'habitants, pas d'eau. Désert.
Djoudjou-Kli	675	23	Pas d'habitants, pas d'eau. Désert.
Dortkouine	698	22	Pas d'habitants, pas d'eau. Désert.
Oasis de Merv.			
Karib-Ata	720	24	
Merv	741	26	Terres cultivées et peuplées.
Baïram-Ali	770	20	Beaucoup d'eau.
Kourban-Kala (halte).	790	24	
Fin de l'oasis.			
Keltchi	814	23	Désert de sable. Petit puits.
Ravina	837	25	Désert. Pas d'eau.
Outchadji	862	25	Désert. Petit puits.
Peski	887	24	Desert. Pas d'eau.
Repetek	911	23	Désert. Bon puits d'eau douce.
Echek-Rabat	934	23	Désert de sable. Pas d'eau.
Sélim	957	23	Un village, un bon puits. Sables.
Tchardjoui	980	12	Ville de 30 000 habitants, à 12 verstes de l'Amou. Entrée de la ligne dans le Boukhara.
Amou-Daria	992	20	Ville nouvelle (en construction).
Iliat	1 012	22	Sables.
Kara-Koul	1 034	24	Sables. Au delà de Kara-Koul les sables disparaissent jusqu'a Samarcande.
Yakatout	1 058	24	La ligne traverse un pays fertile et peuplé.
Boukhara	1 082	18	Grande ville dont la population est évaluée à 70 000 habitants.
Tougaï-Rabat	1 100	25	Village.
Koujour-Mazar	1 125	18	Village.
Aksatch	1 143	20	Village.
Malik	1 163	23	Village.
Kermineh	1 186	26	Ville assez importante.
Siatdine	1 212	20	Village.
Mir	1 232	20	Village.
Kara-Koulakh	1 252	15	Village.
Katta-Kourgan	1 267	24	Ville russe. Ici la ligne sort du Boukhara pour entrer dans le Turkestan.
Dolina	1 291	25	»
Arab-Khan	1 316	19	»
Samarcande	1 335	»	Ville de 36 000 habitants.

III. La question du chauffage n'était pas moins importante dans une contrée déboisée, où des hivers très rigoureux succèdent à des chaleurs torrides; l'emploi des résidus de pétrole pour les machines locomotives, comme pour les besoins domestiques, l'a résolue merveilleusement, car il procure une économie d'environ 6 p. 1 sur le chauffage au charbon. Le système adopté pour les maisons est dû à M. Nikitine; il fonctionne avec succès dans les fours des cuisines et les foyers des appartements.

Et tous ces résultats ont été obtenus moyennant une dépense de 30000 roubles par verste, c'est-à-dire 75000 francs, car l'opinion générale — je citerai notamment celle de M. l'ingénieur en chef Daniloff — est qu'il convient d'adopter ici le cours de 2 fr. 50 comme base de transformation des roubles en francs. Ce prix de revient modeste, pour une ligne à voie large construite dans des conditions particulièrement difficiles, donne une idée des économies que le gouvernement français eût à coup sûr réalisées dans l'œuvre d'achèvement de son réseau stratégique, en étant à lui-même son propre entrepreneur et en utilisant, comme les Russes, la main-d'œuvre militaire.

Pendant que je résume mes impressions, qu'ont partagées tous les touristes venus après moi [1], le général Annenkoff

1. Le côté particulier de cette œuvre gigantesque, c'est qu'elle est un monument de grandeur morale, c'est qu'elle porte vraiment l'empreinte de ce qui fait surtout l'homme, la volonté. J'ai vu bien des choses qui honoraient l'esprit humain par la profondeur des combinaisons scientifiques d'où elles étaient sorties; je n'ai rien vu qui donnât une plus haute idée de l'homme, de sa capacité à vouloir, de la mission divine qui assure son règne sur la création. Il est impossible, de loin, de se faire une idée de l'énergie que le général Annenkoff a dû déployer et qu'il a dû inspirer à ses collaborateurs. Il lui a fallu en quelque sorte les fanatiser par son exemple personnel. Dans cette Asie, on ne fait quelque chose qu'en se prodiguant. Ce ne sont pas les enfants de nations vieillies, qui se seraient

termine sa visite de la gare, des appontements, des installations multiples qui se créent dans la nouvelle ville. Il se montre enchanté : tout marche à souhait, la tenue des sables sous-marins est excellente, la carte marine dressée en 1874 n'a pas cessé d'être parfaitement exacte.

La nuit est venue, et avec elle la fraîcheur du bord de la mer. Décidément l'été est bien fini. Nous dînons dans le wagon fermé, aux accents d'une musique guerrière que j'entends pour la première fois. Ce sont de vrais soldats russes, en bottes et uniforme blanc, qui nous souhaitent la bienvenue. Le croiriez-vous? un officier me dit que ces musiciens sont à la charge personnelle de Son Excellence; ils se déplacent d'un point à un autre du chemin de fer, apportant les distractions musicales aux exilés. On ne peut assez admirer cette prévoyance généreuse d'un chef millionnaire.

Grande réunion après dîner sous la marquise de la gare: les femmes des officiers et employés de tout ordre sont présentes au grand complet: je pense qu'il a été inutile de les « réquisitionner ».

« Nous allons organiser un bal pour demain soir, me dit le général; il faut que la France y soit représentée. »

Hélas! un mauvais petit vapeur est en partance pour Bakou; si je le manque, c'est un retard de trois jours. Les lointains voyages vous réservent de ces désagrèments amers. Mais le devoir avant le plaisir!

Autre « point noir » à l'horizon; un citoyen prussien débarque sans *otkrytyi-list*, mais avec l'intention de faire le

risqués sur des sables mouvants dans un pays dépourvu d'eau et de feu. Un Américain ne se serait peut-être pas laissé intimider par les difficultés, lorsqu'il s'agissait de mettre les choses en train; mais il n'y avait qu'un de ces hommes dont parle de Maistre, « qui ont dans le cerveau de quoi faire sauter une citadelle », qui fût capable d'aller jusqu'au bout et d'arriver à bon port. (M. Lorin, lettre adressée de Tchardjoui au *Journal des Débats*, en septembre 1887.)

voyage de Merv, tout simplement. « Impossible, répond le général; vous n'avez pas l'autorisation du ministre de la guerre; je ne puis vous laisser passer. Vous voudrez bien vous rembarquer demain. »

Le docteur — il y a beaucoup de docteurs en Allemagne — n'est pas content, et cela se conçoit. Ai-je l'air particulièrement naïf? Il s'assied à côté de moi et me prie à voix basse d'intervenir en sa faveur. Rien que ça. Comme je me défends en trois points de l'honneur qui m'est fait, le général, intrigué, s'écrie : « Messieurs, vous êtes témoins : voici la France et la Prusse qui complotent contre la Russie! »

Le travail opiniâtre n'exclut pas la franche gaieté. Elle vient naturellement à ses heures, après la besogne journalière, la satisfaction morale du bien accompli. Le général Annenkoff a donc le droit de faire feu de toutes pièces.

« Pourquoi, dit-il à sa voisine, les femmes de Finlande ont-elles tant d'enfants?

— ???

— Eh bien! je le demandais un jour à une Finlandaise, qui m'a répondu : « Les nuits sont si longues! »

Cette dernière soirée d'Asie m'a laissé un souvenir vengeur de toutes les calomnies débitées sur l'orgueil moscovite. Ce n'est pas dans ce pays qu'il faut chercher la morgue solennelle du fonctionnaire et du bureaucrate. La France périrait — ce qui n'arrivera pas — que le bon rire gaulois aurait une seconde patrie.

19 septembre.

L'heure de la séparation a sonné.

La vie humaine s'épuise trop souvent à nouer des relations que brisent, dès le lendemain, des circonstances imprévues ou des jalousies mesquines.

Mais il faut être philosophe.

Le départ est fixé pour midi; le général Annenkoff a fait avancer l'heure du déjeuner.

« Je vous conduirai à bord, dit-il, avec mes officiers et mes ingénieurs [1]. »

Sur la dunette du vapeur s'échangent les derniers adieux, en présence du malheureux docteur, qui se désespère de plus en plus. Le général me donne rendez-vous pour l'inauguration de la gare de Samarcande.

Mes remerciements sont interrompus par le dernier coup de cloche; l'ancre est levée; le bateau s'ébranle. Pendant que l'état-major, rangé sur le quai, le regarde s'éloigner, je saisis en toute hâte mon appareil photographique pour fixer sur le verre cette scène inoubliable; mais telle est mon émotion que j'oublie de retirer l'obturateur placé devant l'objectif.

Deux minutes plus tard, Ouzoun-Ada et son hardi fondateur disparaissaient derrière les dunes de sable jaune.

1. Aux noms déjà mentionnés de ces infatigables collaborateurs, il serait injuste de ne pas ajouter ceux de MM. Viasemski, ingénieur en chef des voies et communications, Metchérine, Fynn (de nationalité anglaise), Lebrun (Français), etc.

CHAPITRE X

BAKOU ET LES SOURCES DE PÉTROLE

La rade de Bakou. — La Ville blanche et la Ville noire. — Visite à la Villa Pétrolia. — Le bassin pétrolier de la presqu'île d'Apchéron : promenade à Balakhani. — Les fontaines jaillissantes. — Le feu sacré et la doctrine de Zoroastre. — Les raffineries de la Ville noire. — Importance de la production. — Les bateaux-citernes. — L'avenir de Bakou. — Dèpart pour Tiflis.

Bakou, 20 septembre 1886.

Quand on vient de visiter le désert turkmène, les ruines du Vieux-Merv, le chemin de fer transcaspien, il semble que le mieux à faire soit de rentrer tranquillement chez soi, sans chercher de nouveaux sujets d'admiration.

Mais cependant quel crime ce serait de passer à Bakou, la ville du feu éternel, sans s'y arrêter! Nulle part peut-être, à la surface du globe, la nature n'a entassé tant de merveilles pour frapper les yeux du vulgaire, tant d'énigmes pour déconcerter les savants.

Le petit vapeur de la Compagnie Lebed, qui me ramène d'Ouzoun-Ada, double la pointe d'Apchéron vers huit heures du matin, après une traversée de vingt heures, longe la côte méridionale de la presqu'île maudite, entre enfin dans la vaste rade où cent navires peuvent mouiller à l'abri de

toutes les tempêtes. Tout au sud, les montagnes de Lenkoran dressent dans le ciel brumeux leurs cimes aiguës; puis je distingue les établissements de la marine militaire, la ville persane aux murailles crénelées et la nouvelle cité russe avec ses maisons grises parfaitement alignées; la ville noire et les nuages de fumée qui l'étouffent. A dix heures nous jetons l'ancre à l'appontement de la douane, qui s'avance de 100 mètres en mer; les provenances de la Transcaspienne doivent y passer la visite. Il y a vingt autres appontements en bois, sans compter les établissements de bains [1], bâtis sur pilotis, dans le port de Bakou; quelques-uns mesurent 200 mètres de longueur; la plupart appartiennent à des Compagnies particulières. Ils s'échelonnent, le long de la courbure du rivage, en partie seulement garni de quais, sur un développement d'environ 2 kilomètres. Ces chiffres donnent une idée de l'importance commerciale de Bakou, aujourd'hui le second port de la mer Noire, demain peut-être le premier. La population a sextuplé depuis vingt ans; elle a passé de 10 000 à 60 000 âmes. La petite capitale de khans inconnus est devenue, sous l'administration russe, l'un des plus riches centres manufacturiers qui soient au monde. L'exploitation du pétrole, sagement conduite par le gouvernement, a pu donner ce résultat.

A l'étranger, si vous avez besoin de renseignements ou de conseils, il ne faut pas manquer de rendre visite à nos

1. C'est là qu'au mois de septembre 1887, l'infortuné général Schepeleff, l'un des officiers les plus remarquables de l'armée russe, trouva la mort en se baignant dans l'eau tranquille. Ayant plongé, il se trompa d'orientation et remonta, non à la surface libre, mais sous le plancher des cabines. On le retrouva, respirant encore, cherchant à soulever ces planches maudites, les bras convulsivement enlacés autour d'un pieu... Le prince Dondoukoff-Korsakoff était présent à cette scène navrante; on dut l'empêcher de se tuer sur le corps de son ami.

représentants du corps consulaire. Vous êtes assurés de trouver auprès d'eux, quel que soit leur grade, le plus aimable accueil. Ceci est vrai surtout à Bakou. Les intérêts

Porteur d'eau.

français y sont confiés à un homme qui joint à la plus haute compétence industrielle l'abord le plus facile et la complaisance la plus inépuisable. M. Thyss a passé quarante-six ans de sa vie en Russie ; il est l'un des piliers de la grande maison Nobel : quelle bonne fortune d'avoir un pareil guide pour visiter les sources de naphte, les mines où se préparent les différentes huiles, l'acide sulfurique, la kérosine, la vaseline, etc., sans compter les vestiges d'un passé qui remonterait à Zoroastre, le fondateur du parsisme !

Après un déjeuner rapide dans un excellent hôtel européen dont le seul tort — encore n'est-ce pas sa faute — est d'exhaler dans ses moindres recoins et jusque dans sa cuisine un pénétrant parfum de pétrole, je saute dans un *phaéton* de belle apparence, qui prend au grand trot de son attelage tatare le chemin de la *Villa Pétrolia*. 3 kilomètres environ séparent la Ville blanche de l'agence consulaire de France, et il faut traverser la Ville noire dans toute sa longueur. Ma voiture roule avec un infernal bruit de ferraille dans les rues de la cité russe, de belles rues bien tracées, bien pavées, bien vivantes; puis elle s'engage dans un petit désert de sable de 300 à 400 mètres de longueur, où les chevaux n'avancent qu'à grand'peine; enfin nous sommes sur un terrain solide de couleur rougeâtre, nous circulons entre des mares pleines d'un liquide qui ressemble à de l'huile de foie de morue : ce liquide c'est le résidu de la distillation du naphte naturel, et la coloration en même temps que la consistance du sol tient à ce qu'il est imprégné de ce résidu. On aura peine à le croire : les pluies sont si rares dans cette partie du littoral caspien que l'arrosage des rues de Bakou ne se fait pas toujours avec de l'eau douce [1]; on y emploie les résidus de pétrole. Ils coûtent 1 kopeck le poud, autrement dit 20 centimes les 16 kilogrammes, si l'on suppose au rouble-papier sa valeur nominale de 4 francs. Ces porteurs d'eau que vous voyez à cheval entre deux barils ou deux outres vont distribuer à domicile la ration nécessaire à l'alimentation; s'ils étaient chargés de la voirie, leur métier serait souvent une sinécure. Il n'est pas jusqu'aux trottoirs qui ne soient recouverts avec un asphalte provenant du naphte, mais un asphalte tellement sensible à l'action du soleil, que vous y enfoncez parfois comme dans de la boue à moitié durcie.

1. La hauteur annuelle de pluie tombée à Bakou est seulement de 0 m. 36.

La Villa Pétrolia.

Cependant nous voici arrivés au beau milieu de la Ville noire, c'est-à-dire d'un ramassis d'usines, grandes et petites, qui fument à qui mieux mieux, sauf trois ou quatre, les plus importantes et les mieux outillées, celles qui appartiennent à des Européens et *mangent leur fumée*. La plupart, dirigées par des Arméniens, ne se font aucun scrupule de vous envoyer au passage des torrents de gaz aussi malpropres qu'irrespirables. Il est bon de se hâter, et mon automédon fouette ses chevaux à tour de bras pour gravir une colline couronnée par trois énormes récipients que vous prendriez pour des gazomètres; ce sont des réservoirs de naphte. Le mauvais pas est franchi, le vent pousse la fumée derrière nous, et de la hauteur où nous sommes la vue s'étend au loin sur la baie de Bakou et les coteaux désolés d'Apchéron. A nos pieds, au bord de la mer, apparaît une espèce d'oasis à moitié verdoyante; quelques jolies et spacieuses maisons se tiennent compagnie dans la solitude de ce désert sablonneux. Construites par MM. Nobel, elles sont habitées par le haut personnel de leurs établissements; on y respire en été beaucoup mieux que dans la Ville blanche, à cause des vents régnants du sud-est. Ce petit paradis a été baptisé la *Villa Pétrolia*.

Le phaéton s'arrête à la demeure du consul de France; il y a vingt jours que nous nous sommes séparés, et nous nous retrouvons comme de vieux amis qui ne se sont pas vus depuis dix ans. M. Thyss, vieil hôte de la Russie, est Alsacien; voilà la clef du mystère. Notre plan de campagne est bientôt arrêté : nous remettons au lendemain la visite des sources et la soirée sera consacrée à la ville persane.

Seulement il n'y a pas deux chemins pour venir à Bakou, et je dois avaler de nouveau la fumée de ces intelligents Arméniens. Comme consolation, M. Thyss m'offre de m'introduire dans un milieu sulfureux, c'est-à-dire qu'il veut bien, en passant, me montrer en détail sa fabrique d'acide sulfurique, organisée d'après un système dont il

est l'inventeur. C'est tout simplement une perfection. Dans un espace relativement restreint, une production colossale est régulièrement conduite par un très petit nombre d'ouvriers. Et le prix de revient est d'autant plus faible que le minerai de Pétrovsk ne coûte pas bien cher et que les résidus de pétrole employés comme combustible ne coûtent rien du tout. Ici, comme pour les locomotives du Transcaspien ou les fourneaux domestiques installés par ordre du général Annenkoff, c'est le *pulvérisateur* qui permet d'obtenir un jet de flamme occupant toute la longueur du foyer [1]. Mais les foyers de Bakou sont immenses, comme peuvent l'être ceux de nos grandes usines ou de nos vaisseaux de guerre, et la vapeur d'eau mélangée aux poussières de pétrole s'y précipite avec un bruit intense pour former une énorme gerbe enflammée. Ce spectacle d'un cylindre métallique complètement vide de matière combustible, rempli par une flamme que l'on allonge, que l'on arrondit, que l'on aplatit à volonté en changeant l'embouchure du tuyau d'où elle s'élance, frappe d'étonnement. Un jour prochain viendra où toute la marine russe sera chauffée par ce système si économique et qui n'offre pas le moindre danger. La routine française voudra-t-elle suivre cet exemple [2] ?

1. MM. Nobel emploient le brûleur Lentz, qui est muni de deux tubes, l'un amenant le combustible liquide, l'autre la vapeur de la chaudière. Les deux tubes se rencontrent dans le brûleur, qui est construit de façon que le combustible, dégouttant d'un diaphragme à crans, est enlevé par des jets de vapeur mêlée avec de l'air. Le brûleur est fixé en face de l'ouverture du fourneau, et la flamme horizontale qu'il produit est projetée à l'intérieur de celui-ci. (Boverton-Redwood.)

2. Dans ce système d'appareils pulvérisant le combustible liquide au moyen d'un jet de vapeur, il est nécessaire de chauffer d'abord la chaudière avec un combustible différent, ou d'employer un appareil indépendant pour produire de la vapeur, jusqu'à ce que la chaudière ait été elle-même suffisamment chauffée

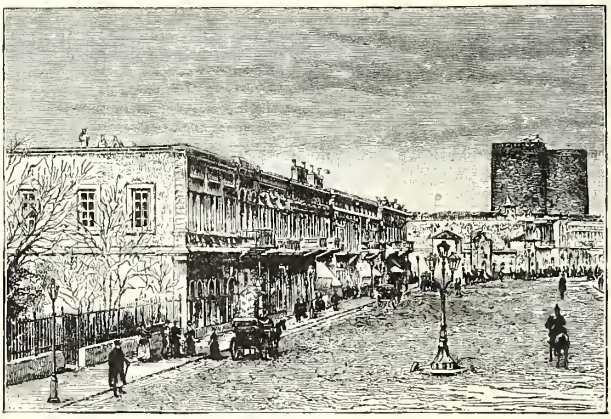
Une promenade dans le vieux Bakou est intéressante à plus d'un titre. Inutile d'aller en Perse pour se faire une idée sommaire de l'architecture persane. La conquête de la Transcaucasie orientale par les Russes ne date pas de si longtemps que la capitale ait perdu son cachet. Ces ruelles étroites, tortueuses et sales, bordées de maisons blanches aux toits plats, dont les portes sont le plus souvent fermées et les habitants invisibles, n'ont pas changé depuis un siècle ; leur dédale inextricable couvre toujours le flanc de la même colline escarpée ; ce sont encore les mêmes minarets, les mêmes petits dômes surmontant les salles de bains, tout cela fait de boue et de crachat, et badigeonné à la chaux. Puis il y a le bazar, moins remarquable par sa petitesse que par le silence qui y règne ; assis sur leur séant dans de misérables échoppes, les mercantis persans vous offrent sans sourciller des collections variées de pierres fausses, de turquoises surtout ; la turquoise est originaire de ce pays ; c'est donc ici, comme à Tiflis, qu'il faut le plus se méfier. Vous trouvez aussi à acheter de beaux tapis de Perse, mais ils coûtent moins cher à Askhabad. Ceci doit vous encourager à faire le voyage.

Les seuls monuments remarquables de cette vieille cité en train de disparaître sont la « Tour de la jeune fille », et la citadelle ou palais des khans.

La « Tour de la jeune fille », haute d'environ 30 mètres au-dessus de la mer, s'aperçoit si bien du large que les Russes l'ont surmontée d'un sémaphore et d'un feu de port. La légende raconte qu'un khan de Bakou ayant voulu imposer à sa fille, merveilleusement belle, une union qui lui répugnait, celle-ci finit par y consentir à la condition que son père ferait bâtir une tour très élevée : la construction achevée, elle y monta et se précipita dans le vide, préférant la mort au malheur et à la honte.

La citadelle possède une porte curieuse et bien conservée. Étaient-elles assez hautes ces murailles de pierres

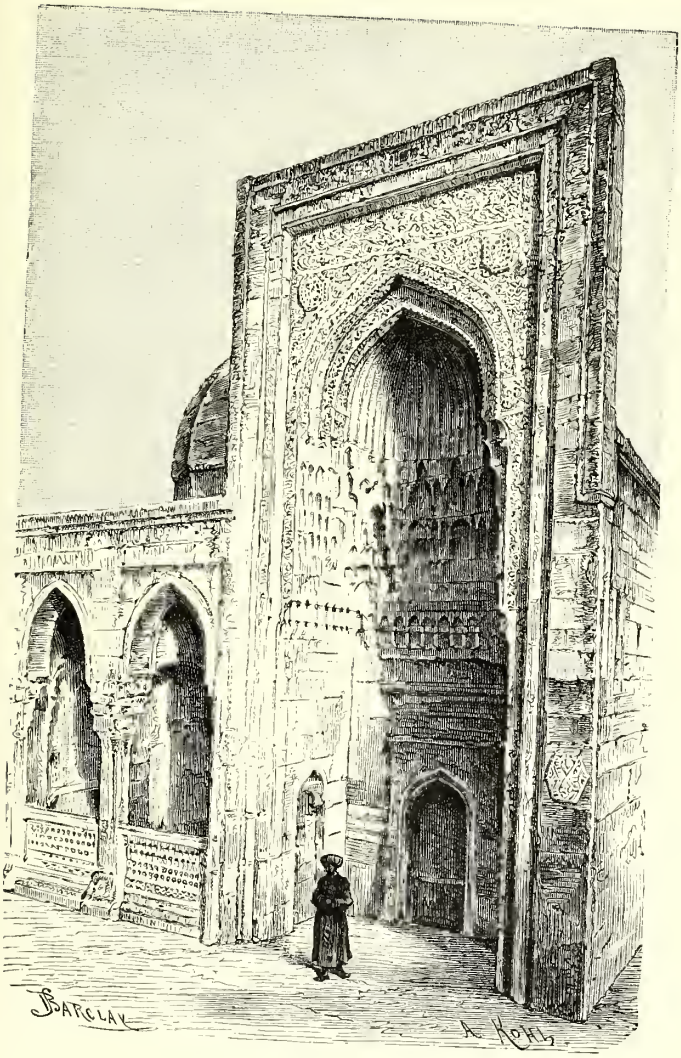
garnies d'embrasures de canons! Car les Persans avaient des canons; ils en ont même encore, puisque j'ai eu l'honneur de voyager avec un ex-colonel autrichien qui est aujourd'hui général en chef de l'artillerie du schah et retournait à Téhéran. Mais quels canons ou quels canon-



Bakou : le jardin Michel et l'hôtel du gouverneur ; la Tour de la jeune fille.

niers! Les cavaliers turkmènes sabraient tout cela d'importance il y a dix ans, et je vous laisse à penser si les Russes en ont été longtemps incommodés dans leur siège de Bakou. Leur seule perte sérieuse fut celle de leur général, assassiné lâchement par un soi-disant fanatique, au moment de la remise des clefs de la citadelle; un monument a été élevé à sa mémoire.

Au pied de l'ancienne citadelle il existe aujourd'hui un vaste jardin dont les bosquets poussiéreux et les arbres rabougris ont une mine passablement lamentable, car je vous prie de croire qu'ils ne sont pas arrosés tous les jours. C'est le jardin Michel. Les allées ne sont point sablées :



Porte des khans au Vieux-Bakou.

comment pourrait-on y tenir les jours de grand vent? Elles sont enduites de bitume, comme de vulgaires trottoirs; cette nouveauté, si bien justifiée, surprend tout d'abord. Toutes les allées convergent, par une pente insensible, à une vaste terrasse d'où l'on jouit d'un coup d'œil magnifique. Là est installé le cercle, le *Kroujok*, superbe établissement qui possède une salle à manger où l'on boit et mange jusqu'à des heures invraisemblables. Les Russes ont-ils tort ou raison d'être tant soit peu noctambules? On doit reconnaître, en tout cas, qu'ils ne s'en portent pas plus mal. Preuve que chez les peuples jeunes, pleins de sève, la nature s'accommode très bien de certains écarts de régime.

Nous rentrons à l'hôtel en suivant les larges quais qui se développent au pied de la nouvelle ville. Le flot de la mer vient se briser mollement sur les blocs qui protègent le pied des murs verticaux de ces quais, construits suivant toutes les règles de l'art. Combien de ports français, et non des moins connus, seraient heureux d'en avoir de pareils!

Une grande animation règne; le soleil se couche derrière les collines tapissées de cimetières persans, et les promeneurs affluent pour respirer la brise du soir. Beaucoup d'uniformes, beaucoup de jolies toilettes. Ce n'est pas la peine de venir si loin pour retrouver les modes de Paris sur les épaules de femmes non moins séduisantes que les Parisiennes. Heureusement le beau sexe indigène nous apparaît dans la personne de femmes tatares qui lavent leur linge à la mer, agenouillées sur les enrochements.

Rien de plus pittoresque que ce lavoir en plein air; rien de plus drôle que toutes ces grenouilles plus soucieuses de se cacher la figure que le... mollet. Mais leur peau, je vous le jure, n'eût pas tenté saint Antoine.

La nuit est venue; M. Thyss retourne à la Villa Pétro-

lia, nous prenons rendez-vous pour le lendemain matin et je reste seul à mes réflexions.

Quel étrange pays nous allons visiter!

La chaîne du Caucase se termine à ses deux extrémités par des contreforts de nature volcanique, où les forces souterraines n'ont pas cessé d'agir à l'époque actuelle.

C'est à l'Orient, dans cette funèbre pointe d'Apchéron, que l'activité des réactions intérieures paraît avoir atteint son maximum. Réactions mécaniques, réactions chimiques : *grammatici certant*. Le fait est que le sol y est, en maints endroits, couvert de cratères de boue en ébullition, que son relief se modifie presque incessamment, que des gaz inflammables s'échappent de certaines fissures et qu'il peut suffire d'une étincelle pour allumer l'incendie. Montez sur la « Tour de la jeune fille », par une nuit calme et sombre : vous avez quelques chances de voir la presqu'île couverte de lueurs phosphorescentes. Cette année même, un de ces volcans de boue a lancé jusqu'à 300 pieds de hauteur une trombe gazeuse qui s'est enflammée pendant la nuit ; tout le ciel a été rempli de fantastiques lueurs rouges ; une heure après, la combustion cessait aussi brusquement qu'elle avait commencé, à la grande joie des habitants, frappés d'épouvante.

Si au XIXe siècle ce phénomène arrête l'attention des esprits les plus sceptiques, on comprend qu'il ait paru surnaturel aux peuples superstitieux de l'antiquité. Depuis Zoroastre jusqu'à nos jours, les adorateurs du feu ont considéré Bakou comme un lieu sacré, où ils venaient en pèlerinage du fond de l'Asie centrale ; les ordonnances de l'empereur chrétien Héraclius, qui fit éteindre le feu entretenu par les prêtres parsis, les persécutions des Arabes, conquérants de la Perse, qui voulurent imposer leur religion aux vaincus, ne purent triompher d'une résistance qui ne recula pas devant l'expatriation. Et le

Quais de Bakou et femmes tatares au bord de la mer.

temple est resté debout, et quelques fidèles traversent encore l'océan Indien pour y adorer le symbole de la divinité. Nous ferons comme eux demain, puisque l'occasion s'en présente à peu de frais.

Mais d'où viennent donc ces feux qui brûlent depuis des milliers d'années? On doit les attribuer aux vapeurs de pétrole que chasse à la surface du sol la haute pression de gaz emprisonnés dans les cavités souterraines. Et le pétrole lui-même, dont l'usage est devenu familier à notre génération, quel est-il, d'où sort-il, quelle est son origine, son mode de formation?

Que le lecteur se rassure; mon intention n'est pas de lui servir ici une leçon de géologie en trois points. Je serais d'autant moins excusable que la géologie n'apprend rien de positif sur la question dont il s'agit. Disons seulement, comme aperçu général, que les opinions sont partagées en plusieurs camps.

Les uns admettent que le naphte naturel, liquide brun foncé, visqueux, à peu près opaque, possédant une odeur *sui generis* et formé de divers hydrocarbures, provient d'une distillation de la houille; et, à l'appui de cette hypothèse, ils citent la ressemblance frappante avec l'huile minérale, du produit obtenu artificiellement dans les laboratoires par cette distillation.

Mais on objecte à cette théorie que le produit en question n'a pas la même composition chimique que la houille, qu'il ne renferme ni la benzine ni ses homologues, et que du reste certains terrains pétrolifères de l'Amérique du Nord sont beaucoup plus anciens que le terrain houiller.

D'autres, beaucoup plus nombreux, le considèrent comme provenant de la décomposition brute de matières végétales, notamment de plantes marines à texture cellulaire, et peut-être d'animaux vivant sur les rivages des mers primitives; la fermentation de ces matières a produit des gaz que l'on retrouve enfermés dans les gîtes avec

l'huile minérale, et la présence de l'eau salée de ces gîtes s'explique par la supposition qu'elle y a été retenue en même temps que les matières organiques.

D'autres enfin, « s'appuyant sur les rapprochements remarquables entre les différents gîtes de sel, de soufre et de bitume fréquemment en relation avec des phénomènes de dislocation, attribuent au pétrole une origine franchement volcanique ». (Daubrée.)

Ce ne sont pas les seules théories admises. Mais je m'arrête. Le pétrole est connu, selon toute apparence, depuis l'apparition de l'homme sur la terre; Hérodote, Aristote, Plutarque, Pline, donnent des descriptions de sources d'huile ou de couches de bitume exploitées de leur temps; Strabon mentionne l'usage que les Egyptiens faisaient, pour l'embaumement de leurs morts, de bitume trouvé dans la vallée de l'Indus, et cet usage remontait déjà pour Strabon à une haute antiquité. La tour de Babel a été construite avec du bitume puisé sur les bords de l'Euphrate. Dirai-je aussi qu'en Chine, ainsi qu'au Japon, le pétrole est connu de temps immémorial? Si la science, depuis tant de siècles, n'a pu pénétrer le mystère qui enveloppe sa formation, il nous sera bien permis de ne pas nous creuser la tête davantage. L'essentiel est que le précieux combustible existe et qu'on en découvre des réserves inépuisables.

21 septembre.

Nous prenons le train de sept heures cinquante du matin. Un railway spécial relie Bakou aux sources de pétrole exploitées. Bakou ne renferme que des distilleries; les puits sont concentrés à 8 milles au nord sur le plateau de Balakhani-Sabountchi, élevé de 60 mètres au-dessus du niveau de la mer. Imaginez un cirque de 2 à 3 kilomètres de diamètre, ceinturé de collines calcaires à faible relief : dans le fond de ce cirque, formé de sables alternant

avec des couches de marne dure, on a creusé plus de 400 puits, qui ont donné presque tous de bons résultats. Là sont entassées, pressées les unes contre les autres, des exploitations qui appartiennent à des compagnies ou à des particuliers, savoir : 48 pour le district de Balakhani et 31 pour Sabountchi.

Le trajet dure trente-huit minutes. A l'arrivée, un spectacle nouveau s'offre à vos yeux : 150 à 200 cages en bois noir, assez semblables à d'énormes cheminées d'usines, se dressent devant vous, très rapprochées les unes des autres; déjà nous les avons aperçues en arrivant de Tiflis, à une distance de 8 à 10 kilomètres, et j'avoue, quant à moi, les avoir prises pour de grands arbres sombres, formant une oasis au milieu du désert transcaucasien. L'erreur était d'autant plus excusable qu'une eau imaginaire se montrait au pied de ces prétendus arbres; en effet le phénomène du mirage se produit assez fréquemment en été dans ces parages brûlants et arides qui bordent la Caspienne.

Chacune de ces cages en bois, nommées en russe *vichka*, recouvre un sondage artésien qui va chercher l'huile minérale à des profondeurs variables. Le forage s'opère généralement au moyen d'un système américain qui consiste à substituer une forte corde à la tige de sonde à raccords employée en France; à l'extrémité de cette corde on attache un long et lourd trépan à pointe d'acier. La corde passe sur une poulie placée en haut du bâtis en charpente élevé d'une quinzaine de mètres, et elle est actionnée par une machine à vapeur qui soulève et laisse retomber le trépan. Un maître mineur lui imprime en même temps un mouvement de rotation.

Qu'est devenu le beau temps où il suffisait de gratter la terre pour faire jaillir le précieux liquide? Aujourd'hui l'on doit descendre à 100 mètres, 200 mètres et plus pour le rencontrer, et on ne le trouve pas toujours. Si la profondeur des puits de Pensylvanie atteint 2000 pieds, il

n'en est pas moins vrai que les forages de Balakhani sont extrêmement longs et coûteux. M. Thyss me fait voir un puits de 300 mètres qui revient à 30 000 roubles (75 000 francs) et a exigé une année de travail; or ce puits n'a rien donné encore! Il me conduit dans un autre forage qui se butte depuis trois mois sur la même couche sans pouvoir la traverser. Ce fait, qui paraît incroyable, tient à l'énorme pression des gaz renfermés dans les sables pétrolifères; mesurée au manomètre, elle s'élève à 150 atmosphères. Sous l'action d'une pareille force, le trou creusé par la sonde se referme instantanément; les gaz inflammables lancent le sable dans les tuyaux (car les puits sont tubés au fur et à mesure); il faut donc se livrer à un véritable travail de Pénélope.

A-t-on seulement quelques données concernant les meilleurs emplacements pour les nouveaux puits, a-t-on recueilli des indices relatifs aux profondeurs probables des couches pétrolifères? Non. Tout est livré au hasard, aucune règle ne préside aux recherches; on fouille au premier endroit venu. Depuis vingt ans il n'a pas été tenu de journaux de sondage, comme cela se fait dans toutes les mines possibles, et cependant c'était le seul moyen de se rendre compte de la disposition des couches et d'éviter bien des dépenses inutiles. Mais on était dans l'abondance et l'on ne songeait pas à l'avenir.

A défaut de documents d'observation, la science spéculative permet-elle de diriger les travaux de la manière la plus économique? Pas le moins du monde. De même que l'on ne sait rien de certain sur l'origine du pétrole, on ne possède que des données très vagues sur la forme et la répartition des gisements dans les divers étages géologiques.

Ces gisements se rencontrent sur un grand nombre de points de l'ancien et du nouveau continent, mais « contrairement à ce qui arrive pour beaucoup de substances minérales, telles que la houille, qui sont restreintes à cer-

Vue de Balakhani et d'un lac de naphte.

tains étages bien déterminés, les couches pétrolifères appartiennent à plusieurs étages très différents des terrains stratifiés. Dans le Kentucky et le Tennessee, le pétrole est fourni par les couches siluriennes inférieures, c'est-à-dire par les roches stratifiées les plus anciennes. Un autre niveau très productif, celui du Canada occidental, appartient au terrain dévonien inférieur. C'est au dévonien supérieur qu'appartiennent les couches les plus riches de la Pensylvanie occidentale (vallée d'Oil-Creek). Les sources de la Virginie occidentale sortent du terrain carbonifère supérieur. » (Boverton-Redwood.)

Mais on trouve aussi le pétrole, aux États-Unis, dans des terrains beaucoup plus récents; « le Connecticut et la Caroline septentrionale en présentent dans le trias; le Colorado et l'Utah en contiennent dans les lignites du terrain crétacé; enfin les pétroles de la Californie appartiennent aux terrains tertiaires ».

Fait remarquable, les gîtes de l'ancien continent se rencontrent presque tous dans ces terrains tertiaires de formation relativement récente : tels sont les sables imprégnés de pétrole que l'on exploite à Pechelbronn et à Schwabwiller (Alsace), ou à Gabian (Hérault); de même, en Italie, les sources des Abruzzes et de l'Émilie appartiennent au terrain tertiaire moyen. Comme dans beaucoup d'autres contrées, le pétrole y est associé au gypse, au soufre, au sel gemme et au gaz hydrogène carboné.

Les nombreux gîtes de la Galicie et des provinces danubiennes sont situés dans les mêmes terrains; enfin, sans prolonger l'énumération, c'est encore cet étage qui possède la zone pétrolifère du Caucase, depuis la Transcaspienne et Bakou, jusqu'au Bosphore cimmérien, à la Crimée et à la presqu'île de Taman.

Autre fait curieux : les pétroles d'âge différent n'ont pas la même composition; l'huile minérale est d'autant plus légère qu'elle provient d'une plus grande profondeur; dans

les dépôts les plus rapprochés de la surface du sol, on constate qu'elle a perdu ses éléments les plus volatils et qu'elle s'est épaissie.

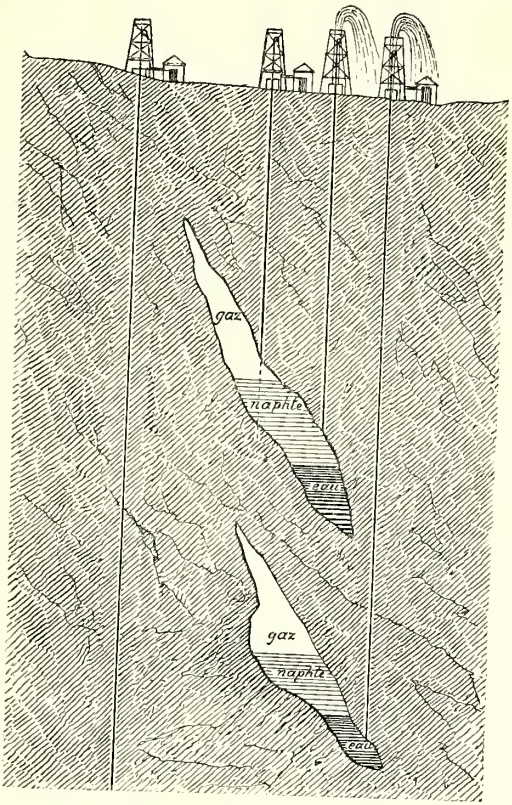
Mais comment se présentent ces dépôts? Forment-ils une nappe horizontale et continue dans le genre des nappes artésiennes? Il semble, à Bakou du moins, qu'on doive renoncer absolument à cette hypothèse.

Des puits creusés à quelques mètres les uns des autres donnent des résultats tout à fait différents. Le premier aura pu rencontrer un réservoir très abondant, et les autres ne rapporteront qu'une perte sèche à leur propriétaire, ou bien devront atteindre des profondeurs plus considérables. M. Thyss me cite 4 puits contigus; le premier avait 78 mètres de profondeur, le second 168, le troisième 85 et le quatrième 105. Autre exemple : près d'un vieux puits de 20 mètres qui n'est pas encore tari, un forage récent n'est devenu productif qu'à 126 mètres. Aussi que de mécomptes à enregistrer dans ces exploitations! Vous achetez des terrains avoisinant d'excellents sondages, vous les payez 50 francs la sagène carrée (environ 4 mètres carrés), vous dépensez beaucoup d'argent pour les recherches, et vos espérances sont souvent déçues. Ou bien vous possédez un bon puits, le propriétaire voisin creuse à son tour et votre puits cesse de donner.

Les anomalies constatées s'expliquent assez bien si l'on admet que le pétrole est renfermé dans des poches irrégulières quant à la forme et irrégulièrement étagées dans les terrains du sous-sol. Le trépan peut les rencontrer ou passer à côté; deux sondages contigus peuvent être alimentés par deux poches situées à des niveaux très différents. Les communications souterraines sont du reste prouvées par l'expérience suivante : si l'on jette dans un puits de la couleur rouge, le pétrole des puits voisins de *même profondeur* en est le plus souvent coloré.

Continuons notre visite avant de faire de nouvelles déduc-

tions. « Vous ne verrez pas aujourd'hui, me dit mon hôte, de grandes fontaines jaillissantes ; ces fontaines sont du reste l'exception. »



Extraction du pétrole.

Quand le trépan a pénétré dans un réservoir de naphte, il arrive de deux choses l'une :

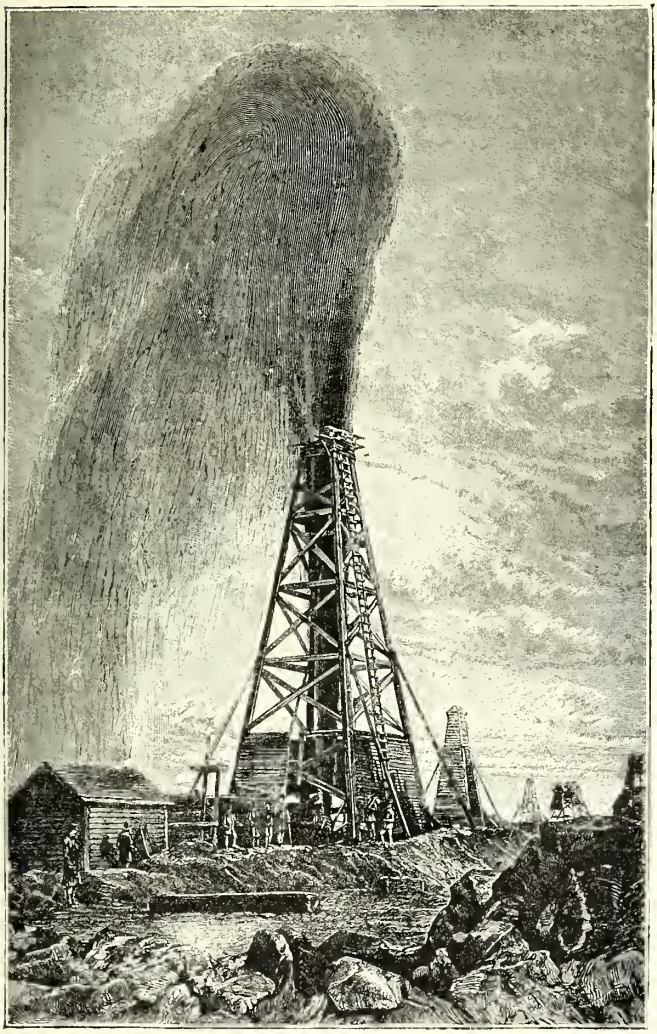
Ou bien des gaz s'échappent violemment par les tuyaux

du sondage; puis, l'équilibre s'établissant entre la tension souterraine et la pression atmosphérique, tout rentre dans le calme, et, pour avoir l'huile minérale, il faut la pomper.

Ou bien ce ne sont pas des gaz qui remontent brusquement à la surface, c'est le minéral lui-même mélangé d'eau salée et chargé de sable. Les mineurs qui travaillent dans la vichka sont avertis de ce phénomène par un bruit assourdissant. Alors ils doivent prendre la fuite au plus vite. Quelquefois en effet le jet jaillit avec tant de force que le trépan et sa tige, malgré leur poids (environ 300 kilogrammes), sont projetés en l'air et qu'il ne reste pas trace du sommet de la cage. La hauteur de ces puits jaillissants est très variable; on a mesuré des gerbes de 90 et 100 mètres. Elles dépassent le grand geyser d'Islande.

Comment expliquer ces faits? On suppose que les poches renferment non seulement du pétrole, mais encore de l'eau salée et des gaz. L'eau et le naphte occupent le fond de la poche; les gaz comprimés remplissent la partie supérieure. Suivant le point d'attaque de la sonde, ce sont les gaz qui s'échappent ou c'est le liquide qui remonte sous la pression de ces gaz.

Croiriez-vous maintenant que ces grandes fontaines jaillissantes, qui donnent un débit formidable, 8 millions de kilogrammes par vingt-quatre heures — de quoi éclairer Paris pendant une année, — n'ont pas toujours enrichi leurs propriétaires, qu'elles les ont plus d'une fois ruinés? Tout autour de vous, un réseau de canaux couvre le sol; chaque puits en percement communique avec cette canalisation. Le puits nouveau donnera-t-il de quoi payer ses frais? Jaillira-t-il au contraire à 60 mètres en l'air? On l'ignore absolument. Dans le doute on prend donc ses précautions. S'il se produit une éruption, la pluie de pétrole tombe dans les canaux qui se déversent dans de grandes fosses où le liquide séjourne un certain temps pour déposer son sable; des machines à vapeur le montent ensuite dans



La grande fontaine jaillissante.

des réservoirs métalliques. Mais au début, combien de fois fut-on pris au dépourvu! Aujourd'hui même, on ne peut pas empêcher l'apport des sables, qui est quelquefois assez considérable pour ensevelir les vichkas environnantes. Nous voyons presque partout les traces de ces submersions d'un nouveau genre.

M. Ch. Marvin raconte, dans son ouvrage *The Region of the eternal fire*, qu'il fut témoin de l'éruption de la fontaine Droujba, qui causa les plus grands dégâts. « Le grondement s'entendait de plusieurs lieues à la ronde. C'était un spectacle véritablement imposant... Le tube donnant issue au pétrole avait 25 centimètres de diamètre; au sortir de l'orifice, la fontaine formait un jet de 45 centimètres de diamètre et atteignait ainsi le sommet de la vichka (haute de 20 mètres), où, passant à travers les poutres disloquées, elle s'élargissait un peu et continuait sa course à plus de 60 mètres au-dessus, s'arrondissait en une courbe gracieuse, retombant sous l'action du vent en un épais nuage; le sable avait formé un banc sur lequel l'huile, couleur d'olive, s'écoulait vers les étangs par de nombreux ruisseaux.

« ... Pour avoir une idée de la masse de matière sortie du puits, il suffisait d'examiner les dégâts causés dans les premières vingt-quatre heures de l'éruption : le sable s'était accumulé jusqu'aux toits des magasins et des hangars; les vichkas environnantes étaient, dans un rayon de 50 mètres, ensevelies jusqu'à la hauteur de 2 mètres à 2 m. 50... A l'orifice du cratère s'élevait une masse de sable haute de 6 mètres.

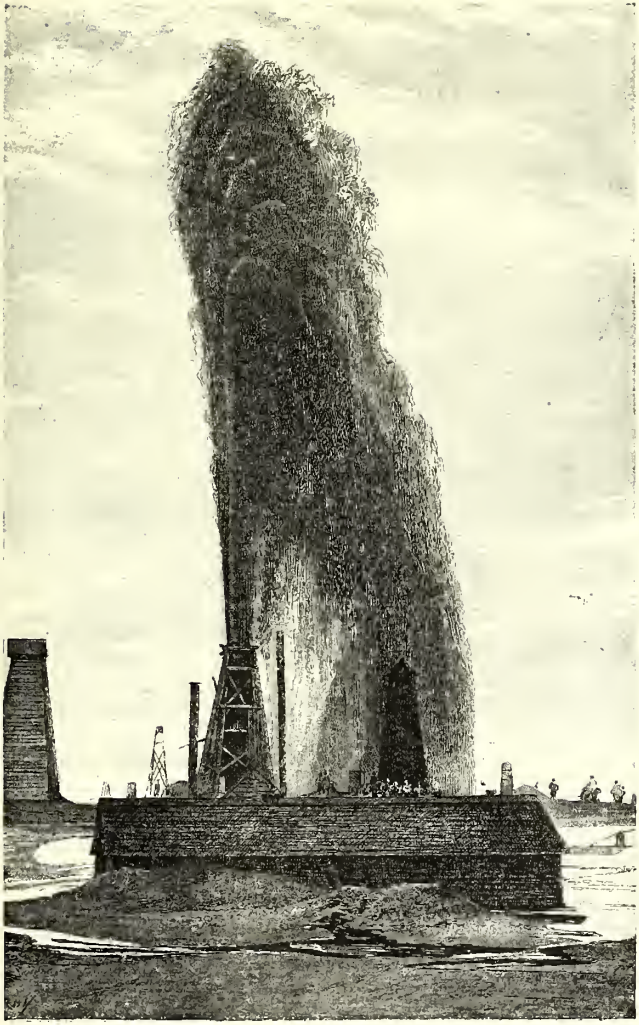
« Çà et là des équipes d'ouvriers munis de pelles de bois creusaient et curaient les canaux autour du puits pour donner au liquide un libre cours; la besogne n'était ni sûre ni agréable : leurs têtes et leurs épaules ruisselaient de pétrole et de sable, et il leur fallait une extrême prudence pour ne pas se laisser entraîner par le tourbillon qui gron-

dait à la base du cratère, heureusement le volcan ne crachait pas de grosses pierres.

« ... Nous suivions le pétrole dans sa course : après avoir coulé dans les innombrables canaux, il se répandait librement dans les bas-fonds, qu'il changeait en véritables lacs, quelques-uns assez vastes et assez profonds pour permettre à une barque d'y naviguer. Puis ces lacs débordèrent, et, s'engorgeant dans un large chenal, le naphte alla se perdre dans la mer Caspienne. »

La gerbe de la Dronjba conserva la même violence pendant plusieurs semaines, et l'inondation de pétrole devint tellement menaçante que deux ingénieurs furent envoyés de Saint-Pétersbourg pour capter la source. Non seulement la Compagnie concessionnaire n'en tira aucun bénéfice ; elle fut ruinée par les indemnités qu'elle eut à payer aux exploitations voisines.

De pareils accidents ne se renouvellent pas aujourd'hui. D'abord des fontaines de cette puissance ne se rencontrent plus guère, on trouve plutôt de petites fontaines donnant par vingt-quatre heures de 900 000 à 1 500 000 kilogrammes de pétrole ; puis la canalisation et les étangs sont parfaitement aménagés ; enfin, pendant l'opération du forage, quand des bruits souterrains signalent aux mineurs l'arrivée des gaz ou du liquide, ceux-ci se hâtent de fixer au sommet du tubage une espèce de calotte de fer munie d'un robinet qui permet de régler à volonté l'écoulement. Si l'on a le temps de fermer l'orifice avec ce *kalpak*, tout danger disparaît, il ne se produit pas de fontaine jaillissante et l'on tire l'huile comme à un tonneau. Ce n'est qu'exceptionnellement que l'ascension du naphte est assez rapide, en même qu'assez violente, pour empêcher la pose du kalpak ou le briser en mille éclats. C'est ainsi que la grande fontaine Nobel, dont nous donnons la photographie, ne put être *mise sous clef*. Elle produisit en vingt-quatre heures jusqu'à 16 millions de kilogrammes de naphte, qui furent soigneusement



Grande éruption de 1887.

recueillis et se transformèrent en un revenu journalier de 300 000 francs. Cette mine d'or n'eut, malheureusement, que trente et un jours d'existence [1].

En effet, une fontaine de pétrole ne dure pas éternellement, comme le jet d'eau donné par un puits artésien. M. Thyss m'en fait voir une qui compte parmi les plus modestes ; elle a de 3 à 4 mètres de hauteur ; huit jours auparavant, elle en mesurait le double, et l'on s'attend à la voir tarir d'un moment à l'autre. Généralement la durée de la gerbe ne dépasse pas deux mois ; passé ce délai, le « flowing well » rentre dans la catégorie des « pumping wells » ; il faut employer la pompe pour amener le pétrole à la surface. Ce genre d'extraction comporte l'emploi d'un tube creux, à clapet, long de 3 mètres, large de 25 à 30 centimètres et d'environ 30 litres de capacité. Attaché à un câble qu'actionne une petite machine à vapeur, il est rapidement descendu au fond du puits, où il se remplit par le jeu automatique du clapet, puis remonté avec la même vitesse ; un ouvrier le saisit à l'aide d'un crochet, fait

1. Une éruption plus puissante encore que celle de la Droujba s'est produite en août et septembre 1887. Elle a duré trente-cinq jours avant de pouvoir être domptée. La plus grande hauteur du jet a été de 52 sagènes et demie (environ 112 mètres). Ce jet formidable ressemblait, sous les rayons du soleil et l'action d'un vent violent, à une gerbe de poussière d'or. Les matières projetées (500 000 pouds par vingt-quatre heures) renfermaient 75 pour 100 de sable, 15 pour 100 de gaz, 10 pour 100 de pétrole. Celui-ci, paraît-il, était d'une qualité inférieure au pétrole de la Droujba. Il se produisit également un exhaussement considérable du sol environnant, un ensevelissement des hangars et des maisons voisines, un débordement des réservoirs. Le naphte ruisselait partout. Une armée d'ouvriers travaillaient sous des flots d'huile. Des rails de chemin de fer, qu'on voulut opposer au jet, furent complètement usés par le frottement du liquide chargé de sables. Il fallut, pour en venir à bout, faire glisser sur l'orifice d'énormes madriers reliés entre eux par des barres de fer. — Je dois ces renseignements à l'obligeance du célèbre voyageur M. Edmond Cotteau, qui fut témoin du phénomène.

donner un peu de jeu à la corde pour opérer un mouvement de bascule, et le tube vidé est de nouveau introduit dans le sondage. On comprend que la durée de l'opération dépend de la profondeur du puits; c'est ainsi que le débit journalier peut tomber à 50 000 ou 60 000 kilogrammes. Ce chiffre paraît presque une quantité négligeable à côté des rendements fabuleux des grandes fontaines; mais il suffit cependant pour donner une exploitation rémunératrice.

M. Thyss réserve pour la fin la visite d'une ancienne fontaine qui demeurera célèbre dans les annales de Bakou; elle n'offre rien de particulier aujourd'hui, mais on est toujours heureux de saluer une célébrité. Cette fontaine, qui n'est pas la seule de son espèce, jouissait de la propriété remarquable d'être intermittente; découverte à 280 mètres, elle a duré un mois, et dans cet intervalle elle donnait pendant une minute, s'arrêtait pendant six minutes, repartait pour une minute et ainsi de suite. Ces alternances, mesurées au chronomètre, n'ont pas varié d'une seconde. Si vous connaissez la raison de ce phénomène singulier, vous seriez bien aimable de l'apprendre aux savants. On devine bien que la pression des gaz souterrains doit diminuer à mesure qu'une poche se vide, mais pourquoi se reforme-t-elle, surtout avec cette périodicité mathématique?

L'heure est venue de déjeuner. Les ingénieurs qui dirigent l'extraction du pétrole pour le compte de M. Nobel habitent Balakhani, et nous sommes heureux d'accepter leur hospitalité *suédoise*. Figurez-vous qu'à ce moment se présentent deux officiers allemands, de cavalerie et Berlinois; ils sont munis d'une lettre de recommandation d'un professeur badois pour M. Thyss. Admirable. Ces messieurs visiteront tout ce qu'il leur plaira, mais souffriront qu'on ne les invite pas à prendre place à table.

Nous nous remettons en campagne à deux heures, dans le dédale des vichkas, des hangars, des machines, des lacs

et canaux de pétrole. Le soleil est encore très chaud. Cependant il faut grimper par un plan incliné sur le toit d'un de ces réservoirs en tôle où s'emmagasine le naphte brut avant d'être envoyé dans les raffineries de Bakou. On ne pouvait songer à le traiter sur l'emplacement même des sources; il n'est même pas permis d'y fumer une cigarette. A quoi peuvent bien servir ces tuyaux en fonte, à moitié enfouis dans la terre meuble, qui partent de ces réservoirs? J'en compte 7, dont le diamètre moyen est de 15 centimètres. Ils servent précisément au transport du naphte. L'inclinaison du terrain entre le plateau de Balakhani et la mer permettrait peut-être à l'huile de s'écouler naturellement; cependant, pour hâter sa marche, des pompes foulantes font mouvoir constamment des pistons emboîtés dans les tuyaux. Le choc de ces pistons sur le liquide produit comme un coup de bélier dont le bruit se répercute sur toute la longueur des conduites, c'est-à-dire sur 9 à 10 kilomètres.

L'installation de ces conduites métalliques, empruntée aux Américains [1], date de douze ans à peine, et, si M. Nobel sait ce qu'elle lui rapporte, il n'a pu oublier les ennuis qu'elle lui a causés. Avant l'introduction de ce perfectionnement, le naphte brut était chargé en barils sur des voitures tatares nommées *arbas*, légères, étroites et perchées sur des roues tellement hautes, qu'il était possible de suspendre un second fût sous le coffre, à la hauteur des essieux. Ces équipages assez drôlatiques, mais bien appropriées aux conditions du roulage dans le sable ou les fondrières de pétrole, faisaient une continuelle navette entre les

1. Il existe dans les régions oléifères des Etats-Unis un immense réseau de conduites unissant tous les puits à des stations centrales de chargement. Il n'y a pas de données précises sur la longueur de cette canalisation, mais on peut bien admettre qu'elle mesure des *milliers* de milles. (Boverton-Redwood.)

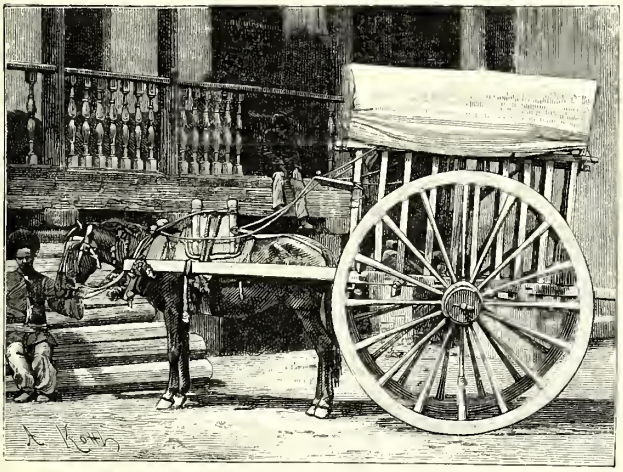
sources et le littoral, et gagnaient, bon an mal an, 2 500 000 francs. L'invention Nobel tua net l'industrie des arbas, et l'on ne s'étonnera pas que les nombreux propriétaires ruinés aient essayé de se venger, notamment en brisant les tuyaux.

Le chemin de fer Bakou-Balakhani se prolonge jusqu'au plateau de Sourakhani, qui fut le premier centre d'exploitation, où l'on voit encore quelques puits en activité. Un seul tuyau suffit à conduire leur pétrole aux raffineries de Bakou, et ce n'est pas en leur honneur que Sourakhani mérite d'être visité. Là se trouve le temple ou la chapelle des adorateurs du feu. Un petit édifice carré que surmonte un dôme percé d'une multitude de cheminées minuscules, décoré de cintres, de festons, de créneaux, s'élève au milieu d'une cour entourée d'un mur de style non moins indien. Toutes ces cheminées donnaient autrefois passage aux gaz enflammés, et les fidèles se prosternaient en foule devant le feu éternel. Grandeur et décadence des religions! Le lieu sacré n'est plus entretenu que par deux misérables parsis, auxquels les exploitants du voisinage veulent bien faire l'aumône d'une minime partie des gaz qu'ils ont captés, et les seuls pèlerins venus depuis plusieurs années sont les mécréants occidentaux. Il n'en est pas qui n'ait pris plaisir à enflammer avec une allumette les gaz qui se dégagent des fissures du sol, et n'ait — à son insu sans doute — commis le sacrilège de les éteindre en soufflant dessus.

Apprenez, en effet, pour le cas où vous visiteriez un temple de cette espèce, que la loi de Zoroastre défend de s'approcher du feu autrement que la bouche couverte d'un bandeau et les mains enveloppées d'un linge. Le feu, alimenté par du bois et des parfums, vient-il à s'éteindre? on le rallume par le frottement de deux corps durs ou bien à l'aide d'une lentille de verre. Souffler sa lampe ou sa bougie avec la bouche est une profanation digne de mort, il faut se servir d'un éventail; on ne peut éteindre un in-

cendie qu'en l'étouffant sous la terre et les pierres : le contact de l'eau serait une souillure.

Ne rions pas trop de ces superstitions, qui révèlent toutes les craintes que la perte du feu dut inspirer aux hommes



Voiture tatare.

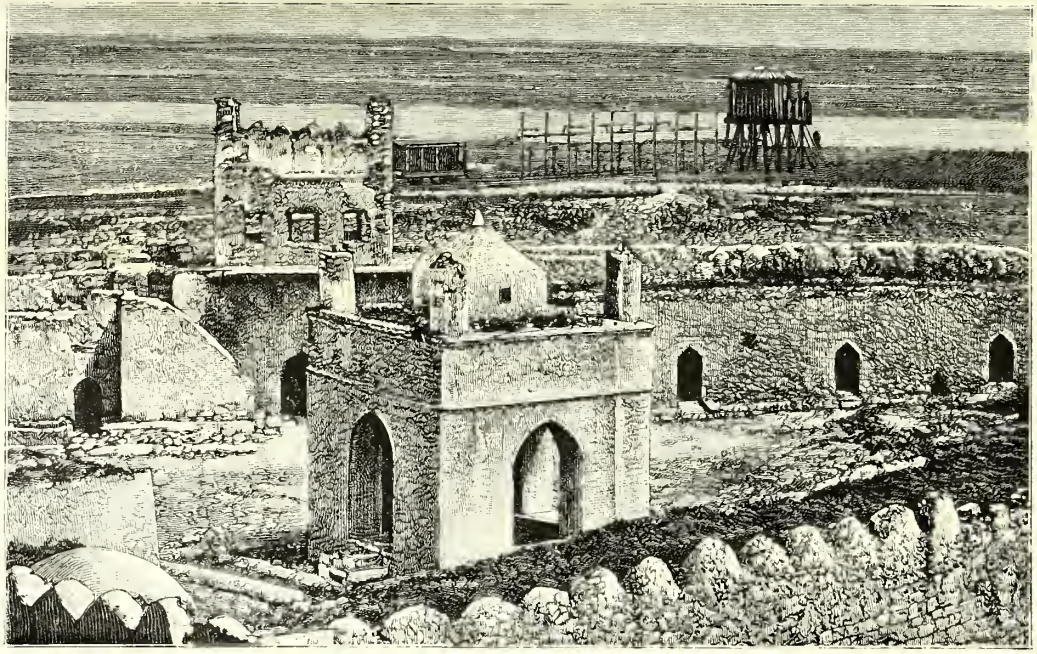
des âges primitifs; ne nous étonnons pas que le feu, nécessaire à la vie, soit devenu l'objet d'un culte de la part des premières générations humaines, qui possédaient des moyens bien imparfaits pour l'entretenir ou le renouveler. On ne connaissait pas alors les inventions de la science moderne, pas même les allumettes chimiques. Le vent, la pluie, d'autres circonstances pouvaient entraîner des conséquences désastreuses, affamer les villages ou les tribus. Dans le principe, le feu qui brûlait au foyer de chaque habitation était la plus précieuse ressource de ses habitants, et son entretien était confié à la vigilance du père de famille. Plus tard, quand la civilisation se fut perfectionnée et que la

conservation du feu eut cessé d'être une nécessité de premier ordre, les prêtres s'arrogèrent le droit d'y veiller. On construisit alors des édifices consacrés à son entretien et qui devinrent sacrés comme le feu lui-même. Mais cette usurpation sacerdotale est à coup sûr postérieure à Hérodote, car le grand géographe déclare que les Perses, disciples de Zoroastre, n'avaient pas de temples et ne connaissaient pas les idoles; entourés d'idolâtres, ils furent de véritables iconoclastes.

Les souvenirs d'une religion qui a rempli deux mille ans de la vie du monde et exercé une grande influence sur les dogmes postérieurs, se pressent dans votre esprit à la vue de cette petite chapelle dont les ruines parlent assez éloquemment de la fragilité des conceptions humaines.

Dégageons la doctrine de Zoroastre des légendes orientales qui l'enveloppent, comme celle de Brahma et de Bouddha : le libre arbitre, la résurrection générale des corps, le péché originel, l'immortalité de l'âme, l'existence d'un Être suprême (Ormuzd), essentiellement bon, et d'un principe du mal (Ahriman), qui finira par être vaincu, telles en sont les bases. Le paradis est promis aux justes, l'enfer attend les méchants, mais non pas un enfer éternel : on pourra mériter d'en sortir, parce que les fautes humaines, émanant d'un être fini, ne sauraient entraîner une punition infinie. De plus, l'enfer de Zoroastre ne renferme pas les flammes de l'enfer chrétien. Comment admettre que les damnés puissent être dévorés par l'élément bienfaiteur, image de l'Être suprême? Le feu est le principe universel du mouvement et de la vie. Par lui tout respire; la terre lui doit sa fécondité, l'animal son existence, l'arbre sa végétation. Non seulement il anime les êtres, il forme aussi leurs rapports, et son action n'est pas moins ancienne que le monde.

Ajouterai-je que les autres éléments doivent être honorés par les hommes purs? Si la religion de Zoroastre défend d'enterrer les morts ou de les jeter dans les fleuves,



Temple des adorateurs du feu.

suivant l'usage hindou, c'est pour ne pas souiller la terre ou l'eau. Les cadavres sont abandonnés en pâture aux oiseaux et aux bêtes féroces ; les grenouilles, les tortues, toutes les bêtes qui salissent et troublent les rivières, sont vouées à la destruction. Un cadavre a-t-il été enseveli? il faut un demi-siècle pour purifier la terre et la remettre en culture [1].

A côté de ces prescriptions, qui nous paraissent singulières, que de bonnes choses dans cette antique religion! Zoroastre recommande sans cesse le mariage à ses disciples : « C'est un malheur que de mourir dans le célibat... Une fille devient coupable si elle parvient à l'âge de dix-huit ans sans être mariée ; et si elle meurt vierge, l'enfer l'attend jusqu'à la résurrection générale des êtres. » Hérodote et Strabon affirment que les rois de Perse faisaient des présents, chaque année, à ceux de leurs sujets qui avaient la plus nombreuse famille.

Et les obligations réciproques des époux, il faut voir avec quelle sollicitude cette question est traitée par le prophète :

« Etre fidèle, et remplir le devoir conjugal une fois au moins tous les neuf jours : telles sont les principales obligations du mari. Celles de la femme sont la soumission, le respect et l'obéissance. Des récompenses sont promises aux épouses qui, bien instruites, regardent leurs maris comme leurs maîtres ; et des peines sont réservées aux épouses indociles, assez mal instruites pour ne pas reconnaître le pouvoir auquel elles sont subordonnées. »

Toutes les lois civiles et morales de Zoroastre respirent la sagesse et l'équité. Pureté de pensées, pureté de paroles.

1. La mort, œuvre d'Ahriman, exige, de la part de ceux qui en sont témoins, des ablutions et des cérémonies sans fin. Pour la mort d'un chien, les prescriptions sont les mêmes que pour celles d'un homme. Maltraiter un chien est un grave délit: le tuer, c'est un crime. (Larousse.)

pureté d'actions : ainsi se résume la doctrine. Ceux qui s'y soumettront sont assurés « d'une longue vie, d'une santé forte, d'une postérité nombreuse, de riches troupeaux ».

La vie agricole est, en effet, recommandée, comme la plus propre à combattre le mal sous toutes ses formes. « Le prêtre et le guerrier sont, sans doute, indispensables à la société des hommes, le premier pour entretenir le culte du vrai Dieu, le second pour repousser les violences des enfants d'Ahriman » ; mais tout le monde ne peut pas être bonze ou soldat.

Le parsisme conserva sa pureté des premiers âges jusqu'à la conquête de Babylone par Cyrus ; puis on le voit s'imprégner d'éléments étrangers, judaïques surtout [1], pour aboutir à la secte des *Guèbres* contemporains, malheureux parias dont le seul crime fut de ne pas se convertir à l'islamisme. Décimés par les persécutions, ils se retirèrent dans des lieux déserts, surtout dans les montagnes du Khorassan, où ils purent redresser leurs autels et vivre misérablement des fruits de la terre. Avec leurs longs cheveux, leur barbe inculte, leurs bonnets de laine allongés en pointe, vous les prendriez pour d'anciens mages. La décadence de cette race méprisée dans toute l'Asie centrale est complète.

Tout autre a été le sort des Guèbres qui ont eu l'heureuse idée de chercher refuge dans l'Hindoustan.

La tolérance exemplaire des brahmanes leur a adouci les peines de l'exil, tout en leur permettant de se livrer à toute espèce de travaux. Leurs négociants occupent aujourd'hui des positions considérables dans les ports de l'océan Indien, et s'ils font le commerce de l'argent, c'est, dit-on, sans pratiquer l'usure, que défend strictement le dogme de Zoroastre. Ajoutez que leur charité mérite toutes les louanges ; ils n'hésitent pas à secourir toutes les infortunes, sans distinction de religion. L'un d'eux donna un jour 500 000 francs

1. Cyrus trouva à Babylone des Juifs déportés.

au gouvernement anglais pour bâtir un hôpital à Bombay ; il fut créé baronnet. D'autres, à la suite d'un incendie qui éclata à Surate (1838), donnèrent 250 000 francs. Enfin le plus monstrueux banquet dont l'histoire fasse mention — malheureusement Rabelais ne l'a pas connu — fut offert par un banquier parsi, à l'occasion de l'inauguration d'un temple : il réunit de 50 000 à 60 000 convives!

Ceci doit donner à penser que le culte des adorateurs du feu n'est pas mort, et que la modeste chapelle de Bakou pourra se relever de ses ruines. Si ces lignes tombent par hasard sous les yeux d'un riche parsi de Bombay, Madras ou Calcutta, les architectes russes peuvent préparer leurs projets de restauration.

Le soleil se couche quand nous quittons ce lieu presque désert, dont la vue fait revivre tant d'événements du passé. Les croyances de nos premiers pères peuvent nous paraître bien enfantines, leurs travaux bien médiocres; mais, en présence de l'activité incessante du génie humain et des révolutions qu'elle engendre, ne soyons pas si fiers de nos propres œuvres. Qu'en penseront les générations futures? qu'en restera-t-il dans deux mille ans? Il y aura beau temps, par exemple, que de toutes ces vichkas qui nous entourent, la dernière trace aura disparu, et avec elle le souvenir des merveilleuses exploitations que nous venons de visiter. Déjà même, après quelques années de fonctionnement, plusieurs d'entre elles n'existent plus, pendant que d'autres se préparent ; à ce sujet, M. Thyss me communique le tableau suivant, qui résume la situation actuelle du bassin pétrolier de Bakou :

	Balakhani.	Sabountchi.
Puits épuisés	37	18
Puits abandonnés	19	21
Puits arrêtés	11	6
Puits en approfondissement	8	9

	Balakhani.	Sabountchi.
Puits en sondage	74	13
Puits projetés et en préparation	11	8
Puits en exploitation	99	46
Fontaines jaillissantes	4	46
Production par jour en pouds	288,115	154,035

La production de tous ces puits, depuis leur ouverture, dépasse aujourd'hui 10 millions de mètres cubes, qui ont fourni 3 milliards de litres d'huile à brûler — ce que la France consume en un demi-siècle — et 6 millions de tonnes de résidus combustibles, l'équivalent de 18 millions de tonnes de houille.

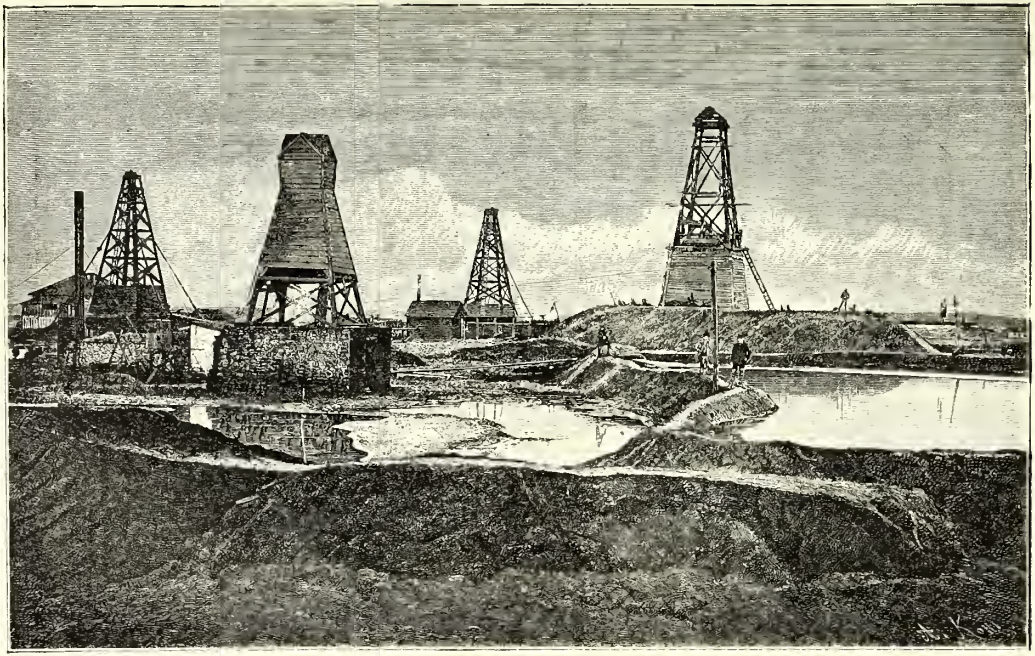
22 septembre.

Excursion dans les raffineries de la Ville noire. Les plus petites sont installées d'une façon assez primitive, mais les grandes, celles de MM. Nobel, Boulfroy (de Paris), de Rothschild, etc., ne le cèdent pas aux meilleures usines américaines. La raffinerie Nobel, à elle seule, recouvre avec ses dépendances un terrain de 80 acres.

Cette visite, à coup sûr, intéressera le lecteur, s'il l'a fait lui-même; un compte rendu détaillé pourrait lui paraître aride. Je serai donc bref.

Le pétrole, au sortir des tuyaux qui le déversent jour et nuit dans un bâtiment isolé et soigneusement tenu à l'abri du feu, est conduit dans plusieurs séries d'alambics chauffés à différentes températures, où il perd successivement ses éléments volatils et d'où il sort à l'état de résidu [1]. C'est chose merveilleuse que de voir cette huile si inflammable courir impunément dans des cornues chauffées d'une ma-

1. Les alambics, d'une capacité de 4400 gallons (16 700 litres), sont disposés par séries de 25 au plus, et sont maintenus aux températures qui correspondent aux points d'ébullition des produits à évaporer.



Fontaines mises sous clef.

nière continue de 15° à 400° centigrades. On devine s'il faut des précautions.

Entre 15° et 180°, les produits obtenus forment les *essences de pétrole*, éther de pétrole, gazoline, benzine, etc. [1], dont la densité varie de 0,754 à 0,787.

De 180 à 250°, on recueille les *huiles lampantes*, dont la densité varie de 0,815 à 0,822, et que les Russes nomment *kérosine*.

De 250 à 400°, on distille la *paraffine* et il reste les *huiles lourdes* (densité 0,91 à 0,92), qui servent au graissage des machines.

Enfin les derniers alambics renferment les résidus qui sont employés comme combustible sur les chemins de fer russes, les bateaux, et même dans les maisons particulières. On les nomme en russe *astatki*.

Ce sont ces résidus qui servent au chauffage des raffineries; le pétrole se distille donc lui-même, par le produit de sa distillation, et les rêveurs pourraient croire que le mouvement perpétuel est trouvé.

Fait à noter, la distillation continue ne convient pas au naphte américain, dont la composition est différente, de même que la situation dans la série des terrains géologiques.

Cela tient à ce que le naphte de Bakou fournit une quantité de kérosine peu considérable (environ 27 p. 100) relativement à celui des États-Unis, et que le produit de sa distillation est presque aussi fluide que le naphte brut.

Après cette distillation, la kérosine exige un traitement spécial, qui la débarrasse de son odeur, de sa couleur, des

1. L'éther de pétrole, employé comme dissolvant des résines ou comme anesthésique, est tellement volatil qu'il fait descendre le thermomètre à 28° centigrades (au-dessous de zéro).

La gazoline sert au dégraissage, à l'extraction des huiles végétales, à la fabrication de certains gaz.

La benzine est aussi employée au dégraissage, ainsi qu'à la dissolution du vernis, du caoutchouc et de la gutta-percha.

essences ou du goudron qui ne sont pas complètement éliminés [1]. Ce raffinage, s'il est bien fait, doit l'amener au point de n'être plus inflammable au contact d'une allumette. Mais comment l'acheteur s'assurera-t-il pratiquement que l'opération est suffisante et rend le produit inoffensif? C'est là le *hic*.

On peut se servir du *densimètre :* s'il indique une densité de 0,800, le pétrole du commerce n'est pas dangereux; au-dessous de 0,790, l'élimination des matières volatiles est incomplète et il faut se méfier. A défaut de densimètre, une simple pesée fournira des indications suffisantes : un litre d'huile minérale ne doit pas peser moins de 800 grammes.

L'emploi des huiles mal raffinées détermine des accidents terribles, quoique peu nombreux, comparativement au nombre des lampes employées [2]. Voici dans quelles circons-

1. On pompe la kérosine pour l'amener dans des cuves nommées agitateurs et garnies de plomb, ayant une capacité de 57 000 gallons (216 mètres cubes), où on la traite par 1 1/2 d'acide sulfurique pour 100, et on la lave avec de l'eau de mer (l'eau douce étant très rare à Bakou). Ensuite, après l'avoir traitée avec de la soude caustique, on la lave encore une fois et on la fait passer dans des bacs où elle dépose l'eau qu'elle conservait. On la pompe dans ces bacs pour l'amener dans d'immenses réservoirs; un de ces réservoirs a une capacité de 1 500 000 gallons (4700 mètres cubes). L'opération du traitement de la kérosine prend de quinze à seize heures.

Ce produit est d'un blanc superfin et son point d'éclair est à 30° centigrades (essai Abel).

2. La kérosine de Bakou est mieux raffinée, c'est-à-dire qu'elle contient moins d'essences et de résidus que l'huile américaine. Aux États-Unis, c'est même parfois à dessein que l'on ajoute à l'huile à brûler autant que possible d'essences et d'huiles lourdes, dans la conviction que la trop grande inflammabilité des unes se neutralise par l'inflammabilité difficile des autres, et que la viscosité des huiles lourdes se compense par la légèreté des essences.

Au point de vue du pouvoir éclairant :

1° L'huile caucasienne, étant brûlée dans une lampe appropriée, donne au moins autant de lumière que l'huile américaine;

2° Le pouvoir éclairant initial de l'huile américaine est plus

tances se produisent généralement les explosions, d'après les expériences de MM. Frédéric Abel et Boverton-Redwood.

Lorsqu'une lampe, au réservoir partiellement rempli d'huile, est rapidement déplacée, de façon que le contenu en soit agité, il se forme un mélange de vapeurs d'huile et d'air qui peut faire explosion, étant embrasé par la flamme du brûleur. Un courant d'air rapide, en entrant dans le réservoir et y poussant la flamme, peut aussi déterminer une explosion à l'intérieur du réservoir. Le même effet peut être produit *quand on souffle dans la cheminée de verre pour éteindre la lampe*. Si le point d'éclair de l'huile employée est au-dessous du minimum fixé par la loi (73° Abel), ou même s'il dépasse de peu ce minimum, il se forme dans le réservoir des quantités considérables de vapeurs, quand l'huile est agitée par le déplacement brusque de la lampe.

Aussi les lampes à pétrole doivent être construites de façon que la flamme ne puisse pas se communiquer au contenu des réservoirs.

Ce but peut être atteint en enfermant la mèche dans un cylindre de gaze en fil métallique ou dans un tube en métal mince.

Il est préférable que le réservoir à huile soit en métal et n'ait d'autre ouverture que celle du brûleur.

La mèche doit être d'un tissu tendre et peu serré. Elle doit remplir tout l'espace du porte-mèche, sans y être comprimée de façon à empêcher l'entrée de l'air.

Une mèche fraîche doit être séchée devant le feu avant d'être placée dans la lampe. Sa longueur ne doit pas dépasser la profondeur du réservoir, ni lui être trop inférieure.

grand que celui de l'huile caucasienne, mais la décroissance du pouvoir éclairant est plus rapide pour la première que pour la seconde, de sorte qu'à la fin de l'expérience l'huile caucasienne donne une flamme plus lumineuse que l'huile américaine;

3° La consommation est à peu près la même.

(Engler et Levin.)

Le réservoir doit être à peu près plein avant que la lampe soit allumée, parce que l'espace libre dans le réservoir engendre des dangers d'explosion.

Les lampes qui ne sont pas munies d'éteignoirs doivent être éteintes ainsi qu'il suit : on baisse la mèche jusqu'à ce qu'une petite flamme vacillante reste dans le brûleur, et on souffle fortement dans la cheminée du verre.

Je m'excuse de donner ici des conseils de prudence qui n'ont qu'un rapport indirect avec les raffineries de Bakou. Pour ne pas trop retenir le lecteur, nous traverserons sans nous y arrêter les quartiers réservés au traitement spécial des huiles lourdes, d'où l'on extrait la paraffine et la vaseline. Quoi de plus merveilleux que de voir ces huiles épaisses, foncées, particulièrement odorantes, se transformer par distillation, puis par compression, en un gâteau de paraffine, sèche et blanche comme de l'albâtre! ou bien donner par évaporation et filtration une sorte de graisse inodore, complètement inaltérable à l'air, et tellement appétissante que... J'ose à peine le dire : il aurait été question d'inaugurer une nouvelle cuisine à la vaseline. C'est bien assez d'employer ce délicieux dérivé du pétrole au graissage des bottes ou à la confection de pommades indélébiles et d'onguents pharmaceutiques [1].

Avant de sortir des raffineries, un peu de statistique, sous la dictée de M. Thyss.

1. Des produits solides du pétrole, la paraffine seule est employée à l'éclairage sous la forme de bougies. En 1851, Liebig disait que « c'eût été certainement la plus grande découverte de notre siècle, si quelqu'un eût réussi à condenser le gaz de la houille en une substance blanche, sèche, solide, inodore, portative, et capable d'être placée dans un chandelier ou brûlée dans une lampe ». La paraffine possède à peu près toutes les propriétés que Liebig avait estimées si désirables. Seulement le défaut des bougies de paraffine consiste en ce qu'elles se ramollissent bien vite dans les appartements chauffés. (Boverton-Redwood.)

On traite journellement à Bakou 8000 mètres cubes de pétrole brut; l'usine de MM. Nobel à elle seule entre dans ce compte pour près de la moitié.

Elle traite par jour 3600 tonnes de pétrole brut amené de Balakhani par deux tuyaux qui le distribuent dans trois réservoirs alimentant soixante chaudières à distiller; elle en tire 1200 tonnes de pétrole raffiné en vingt-quatre heures, soit par an $200 \times 1200 = 240\,000$ tonnes. La production des autres usines étant un peu supérieure, on peut admettre que Bakou fournit chaque année 500 000 tonnes d'huile à brûler, pour la consommation de l'empire russe, de l'Autriche-Hongrie, etc.

Les résidus, sous la forme et l'apparence du coke, forment les deux tiers du pétrole brut. On utilise un sixième dans l'usine même, pour le chauffage; les cinq autres sixièmes sont vendus comme huile de graissage ou comme combustible pour les bateaux et les chemins de fer.

Le travail annuel ne dure qu'environ deux cents jours — la plupart des usines chôment pendant quatre à cinq mois d'hiver — et représente un cube de 1 600 000 mètres.

Le prix de revient du pétrole purifié est de 48 kopecks (1 fr. 20) les 100 kilogrammes; les résidus de la distillation, employés au chauffage, reviennent à 45 centimes les 100 kilogrammes; l'huile de graissage vaut 9 francs.

Ce qu'il faut surtout retenir de ces chiffres, c'est le bon marché des résidus; ajoutez qu'ils ne donnent pas de fumée et produisent autant de chaleur qu'un poids de houille trois fois plus fort. Diminuer des deux tiers les chargements de combustible que nos steamers doivent emporter au loin, rendre disponible un tonnage équivalent pour les marchandises ou l'armement, serait à coup sûr un progrès considérable. J'ai dit plus haut que la Russie était en train de le réaliser. J'ajouterai ici que l'appareil de combustion, dans ses dispositions essentielles, est d'invention française.

C'est une commission d'ingénieurs français qui obtint

la première, en dix-sept minutes, avec la combustion de 1 k. 92 de pétrole liquide, une pression de vapeur égale à celle fournie en trente minutes par 4 k. 23 de houille. En outre, — fait capital, — elle constata que les feux allumés au maximum d'intensité dans l'espace d'une minute et demie purent être éteints avec la même rapidité. Les recherches de M. Sainte-Claire Deville ont ouvert la voie aux savants russes pour l'utilisation des résidus liquides et aussi des résidus solides, précédemment jetés au rebut comme sans valeur.

Mentionnerai-je ici que les États-Unis et l'Angleterre suivent l'exemple récemment donné par la marine russe?

La « Central Pacific Railway Company » a dernièrement commencé à employer sur ses bateaux à vapeur du combustible liquide et a obtenu la preuve que le coût de l'huile employée ne représentait que les $\frac{56}{100}$ du poids de houille équivalent.

Tout récemment aussi, des expériences ont eu lieu à Portsmouth en vue de déterminer la valeur relative du combustible liquide et de la houille pour le service des navires de guerre. En 1885, le steamer *Himalaya*, de 800 tonnes de capacité et d'une force de 100 chevaux-vapeur, chauffé par de l'huile dans l'appareil Tarbutt, a fait avec succès le trajet aller et retour à Leith, en filant 8 nœuds 1/2 à l'heure; avec le charbon, la vitesse du navire ne dépassait pas 7 nœuds.

Dans les fonderies, l'usage du résidu de pétrole n'est pas moins avantageux que sur les bateaux, parce qu'il ne renferme pas, comme la houille, des éléments préjudiciables à la qualité du fer. On vante le fer au bois; on peut recommander aussi le fer au pétrole. Puis la rapidité de la fusion mérite d'être signalée : au cours d'expériences faites, en 1879, aux chantiers de Brooklyn, sur un mélange de pétrole et de brai sec pulvérisé par un jet de vapeur surchauffée, le fer était fondu en dix minutes et le verre en

deux heures. Avec la houille comme combustible, le fer n'était fondu qu'en deux heures et le verre en seize heures [1].

En sortant des raffineries, nous gagnons le bord de la mer pour assister au chargement d'un vapeur en partance pour Astrakan. Autrefois le pétrole se transportait en fûts; c'était un procédé barbare. MM. Nobel ont imaginé ce qu'on appelle les *bateaux-citernes*. L'huile, pompée dans les usines, est amenée par des conduites jusqu'à l'extrémité des jetées en bois où le navire est accosté; il mesure 75 mètres de longueur et 8 m. 50 de largeur. Tout son avant forme un grand réservoir: les chaudières et les machines sont placées au milieu du bâtiment; deux cuves cylindriques descendues à fond de cale occupent l'arrière. La capacité totale de ces réservoirs est de 225000 gallons (755 mètres cubes); leur remplissage avec les tuyaux d'amenée demande quatre heures et demie. Le steamer est chauffé avec les résidus du pétrole. La machine développe 120 chevaux-vapeur; la vitesse est de 10 nœuds; la consommation de combustible ne dépasse pas 30 tonnes pour une traversée de 460 milles.

A l'embouchure du Volga un transbordement est nécessaire sur des bateaux de moindre tirant d'eau, mais du même type. Il s'opère au lieu dit *Dièviet-Fout* (Neuf-Pieds). Dirai-je à ce propos qu'il conviendrait d'entreprendre d'importants travaux pour défendre l'entrée du grand fleuve russe? La barre formée en avant de son delta par les limons et les sables y rend la navigation difficile et lui impose des sujétions coûteuses. On ne saurait mettre en doute que le système d'ouvrages adopté par la Commission européenne du Danube aurait ici, comme à Soulina, un succès complet.

Les petits bateaux-citernes remontent le Volga jusqu'à

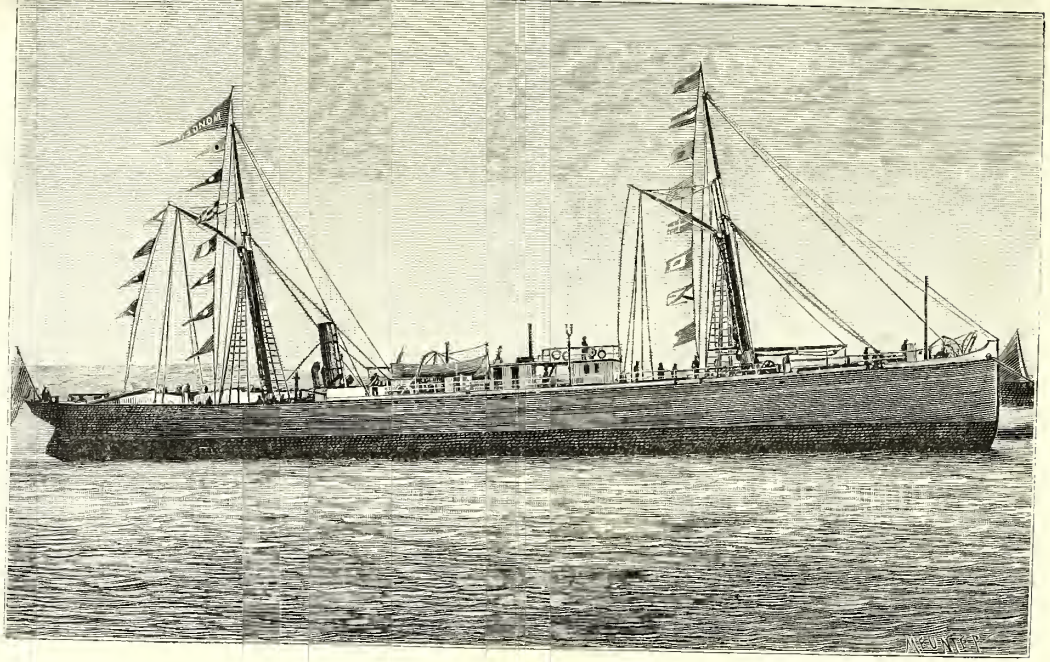
1. Engler et Levin.

Tsaritsine, à 364 milles de la mer. Cette ville possède le dépôt central qui alimente toute la Russie d'Europe. Les réservoirs renferment 22 millions de litres. Le Volga restant gelé pendant quatre mois, la création d'autres dépôts était indispensable : ils sont au nombre de 36, et leurs réservoirs, qui se remplissent avant l'hiver, ont une capacité totale de 163 millions de litres. Le pétrole voyage en chemin de fer dans des wagons-citernes identiques à ceux que nous avons vus sur le Transcaspien; la compagnie Nobel en possède 1500. Il faut trois minutes et demie pour charger un wagon avec une pompe et un tuyau, une heure pour opérer le chargement d'un train de 20 à 25 wagons. Soixante trains de pétrole sillonnent constamment le territoire russe.

Il existe une autre voie d'exportation pour les produits de Bakou : je veux parler du chemin de fer transcaucasien qui relie cette ville à Poti et à Batoum. Le transport se fait également par wagons-cuves d'environ 10000 litres, et des bateaux-citernes, identiques à ceux de la Caspienne, traversent la mer Noire. Mais ce débouché n'a pas une importance comparable à celui du Volga. La compagnie du Transcaucasien possède un nombre de wagons-réservoirs assez restreint pour qu'il lui soit quelquefois impossible de satisfaire aux demandes des exploitants étrangers qui désirent expédier le pétrole dans l'Europe occidentale. Le matériel actuel ne permet pas de transporter annuellement plus de 96 millions de kilogrammes.

Les Russes ne semblent pas disposés à favoriser l'exportation d'un produit naturel qui leur est éminemment utile. Que les libres-échangistes les blâment tout à leur aise, que les industriels lésés poussent les hauts cris : cela ne changera rien aux choses.

Il faut, puisque ce *mot* de *libre-échange* vient sous ma plume, que je mentionne ici des chiffres et des faits dont la portée n'échappera à personne.



Bateau-citerne.

De 1801 (après l'annexion de Bakou à la Russie) à 1872, l'extraction et la fabrication du pétrole font l'objet d'un monopole accordé à un particulier, M. Mirzoeff.

Les productions de pétrole brut atteignent :

En 1840	3 565	tonnes.
1844	3 443	—
1848	4 330	—
1863	5 484	—
1867	16 100	—
1869	27 100	—
1870	27 500	—
1871	22 200	—
1872	24 800	—

Le monopole est aboli en 1872; tout le monde peut exploiter les gisements, acheter une concession. En même temps les pétroles américains sont frappés à l'entrée en Russie de droits plusieurs fois supérieurs à leur valeur; c'est une prohibition absolue.

Brusquement la production s'élève :

1873	54 000	tonnes.
1874	78 000	—
1875	94 000	—
[1] 1876	194 000	—
1877	242 000	—

Et les prix? Se sont-ils maintenus, ou même ont-ils monté, après la suppression de la concurrence étrangère?

Pas le moins du monde. De 62 francs par 100 kilogrammes, ils sont tombés à 18 francs, si bien que l'éclairage coûte moins cher en Russie qu'en aucun pays de la terre [2].

1. Date du fonctionnement de la maison Nobel.

2. L'éclairage au pétrole est deux fois plus économique que l'éclairage au gaz de houille. Aussi la concurrence du pétrole produit de bons résultats, quand elle n'est pas rendue impossible par les droits d'importation ou d'autres circonstances. A

La protection a eu pour résultat de permettre à l'industrie du naphte de s'établir solidement au Caucase, de s'y outiller, de telle sorte qu'en 1878, après la suppression des droits de douane, elle a pu supporter la concurrence étrangère. Il faut voir si à l'heure actuelle un seul gallon d'huile américaine s'avise de passer la frontière russe ! Bien loin de là, le marché européen échappe à l'Amérique de plus en plus. C'est ainsi que les usines achetées récemment à Bakou par M. de Rothschild, et complétées par la raffinerie de Fiume, cherchent à expulser peu à peu les Américains de l'empire austro-hongrois. La production a pris depuis dix ans une extension incroyable; elle a passé de 242 000 tonnes (naphte brut) à 1 370 000 tonnes (1885) et 1 600 000 tonnes (1886). En même temps l'extraction est tombée de 15 fr. 30 la tonne (1877) à 5 fr. 75 (1881) [2].

Comparons maintenant la production des États-Unis avec celle de Bakou.

La quantité d'huile à brûler fabriquée pendant l'année 1885, à Bakou, s'est élevée à 27 millions de pouds (432 millions de kil.). Sur cette quantité 17 millions de pouds (272 millions de kil.) ont été consommés en Russie ; 5 millions de pouds (80 millions de kil.) ont été envoyés à l'étranger et 5 millions de pouds restaient, à la fin de l'année, en stock.

Bruxelles, par exemple, le prix du gaz de houille a été réduit, par suite de cette concurrence, à 0 fr. 17 le mètre cube (on paye à Paris 0 fr. 30).

1. Production de pétrole brut, depuis la suppression des droits de douane :

1878	320 000	tonnes.
1879	370 000	—
1880	420 000	—
1881	490 000	—
1882	680 000	—
1883	800 000	—
1884	1 130 000	—
1885	1 370 000	—
1886	1 600 000	—

Dans cette même année, aux États-Unis, la fabrication d'huile s'est élevée à 14 365 698 barils (de 160 litres), soit 1 800 000 000 de kilogrammes.

Sur cette quantité, la consommation à l'intérieur a été de 640 millions de kilogrammes, l'exportation s'est élevée à 1 360 000 tonnes. La France à elle seule est tributaire des États-Unis pour 250 millions de francs. On a calculé que le poids brut des barils exportés en 1885 atteignait 1 222 000 tonnes; rangés en file, ils auraient occupé un développement de 4850 kilomètres [1].

On voit que les exportations russes ont une importance relative beaucoup moins grande que les exportations américaines. La plus grande partie des produits de Bakou sont consommés en Russie. Outre que le gouvernement ne tient pas à priver le pays d'un produit si précieux, l'exportation par mer, à destination de l'Europe occidentale, sera toujours difficile pendant une partie de l'année, parce que la navigation des bateaux-citernes sur la Méditerranée offre de sérieux dangers pendant la saison chaude. En effet le point d'ébullition de la vapeur de pétrole est de 28° centigrades,

1. Depuis le forage du puits Drake (1859), qui a marqué l'origine des exploitations artésiennes aux États-Unis, les productions annuelles de pétrole brut ont été les suivantes :

1859	5 000	barils.
1860	500 000	—
1861	2 113 000	—
1862	3 056 000	—
1870	5 673 195	—
1874	10 950 000	—
1877	13 490 171	—
1879	19 741 661	—
1880	26 562 000	—
1881	28 447 115	—
1882	31 051 165	—
1883	24 090 000	—
1884	23 520 817	—
1885	21 600 651	—

La superficie des districts oléifères qui fournissent ces cubes énormes dépasse 360 milles carrés.

et quand cette température est atteinte par le milieu ambiant, le navire se trouve enveloppé d'une atmosphère inflammable, de telle sorte qu'une simple étincelle causerait immédiatement un embrasement général. L'été dernier, un vapeur chargé de pétrole a fait dans ces conditions la traversée de Batoum en Angleterre; après le passage des Dardanelles et jusqu'à Gibraltar, le point d'inflammabilité fut dépassé par les thermomètres immergés dans les réservoirs. Ce fut une semaine terrible. On éteignit tous les feux pour mettre à la voile; on n'alluma même plus les fourneaux des cuisines. Trois mois plus tard, le capitaine, racontant ses angoisses, jurait qu'on ne l'y reprendrait plus. Le pétrole est certainement un combustible fort économique, mais encore son maniement exige-t-il certaines précautions, surtout dans les pays chauds. Sur le chemin de fer transcaucasien, il est arrivé plusieurs fois, à l'époque des fortes chaleurs, que des trains de naphte ont pris feu; il n'y a pas eu d'accident de personnes, mais tout a flambé sur place.

Est-ce pour éviter ces accidents que des industriels désireraient établir un tuyau de conduite de 800 à 900 kilomètres entre la mer Caspienne et la mer Noire? Dans ces dernières années un spéculateur américain fit au gouvernement l'offre de construire cette conduite, à certaines conditions qui parurent inacceptables. Il demandait en particulier la concession d'une grande étendue de terres en Transcaucasie. Il paraît que son idée, parfaitement réalisable au point de vue technique, et qui procurerait d'immenses économies de transport, n'est pas abandonnée, mais nous ignorons quel accueil est réservé aux propositions futures.

Sans parler de l'opposition possible de la Compagnie du chemin de fer, le ministère des Voies et Communications devra se préoccuper de l'avenir des gisements de Bakou. La production annuelle de pétrole raffinée en

Russie dépasse 500 000 tonnes; la consommation à l'intérieur peut être évaluée à 350 000 tonnes; il resterait donc un excédent de 150 000 tonnes disponibles pour l'étranger. Mais la production actuelle se maintiendra-t-elle indéfiniment, ou du moins est-on assuré que l'épuisement des puits de naphte n'aura pas lieu avant plusieurs siècles? C'est là un gros point d'interrogation.

Je ferai remarquer d'abord que trois ou quatre siècles ne sont pas l'éternité pour une grande nation appelée aux plus hautes destinées. Une Société peut dire : « Le naphte ne manquera jamais », parce qu'il lui suffit d'en avoir pendant la durée relativement très courte de son existence. Un empire, c'est autre chose.

Et cependant, si j'en crois un juge bien désintéressé, que j'ai eu l'honneur de vous présenter au début de ce voyage, les industriels eux-mêmes ne sont pas complètement rassurés.

« On peut affirmer qu'il n'est pas un seul exploitant de naphte qui ne se préoccupe sérieusement de l'avenir. Chacun se demande si le gîte de pétrole n'est pas près de s'épuiser, si l'on ne s'est pas fait d'illusions sur sa richesse; mais comme les éléments d'appréciation basés sur des observations scientifiques font défaut, chacun en est réduit aux conjectures et l'on se sent plus ou moins inquiet.

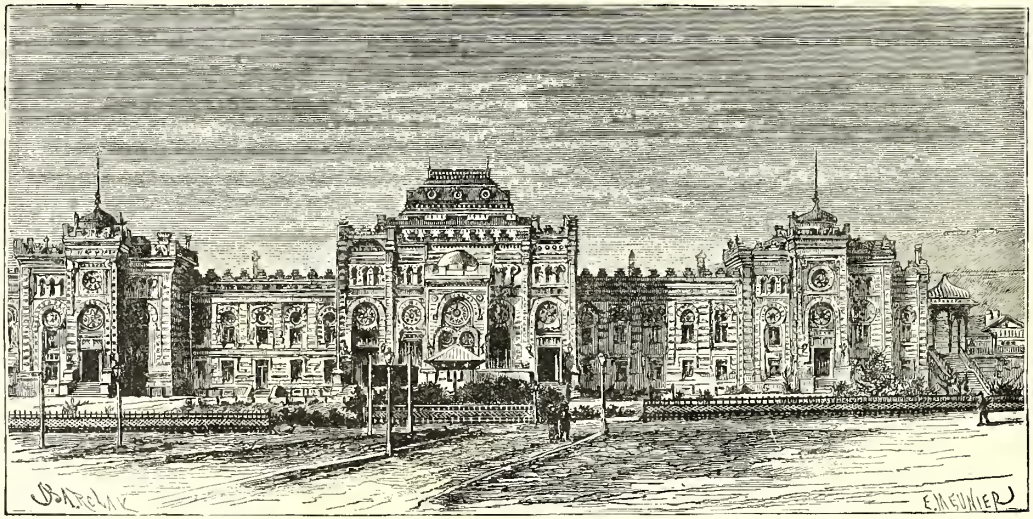
« Un fait indéniable et qui s'est manifesté avec une régularité pour ainsi dire mathématique, c'est qu'après chaque extraction de 10 millions de pouds il a fallu approfondir les puits d'une sagène (2 m. 13). Or cet approfondissement est une opération délicate et chanceuse; il faut donc en creuser de nouveaux. Mais ici se présente une autre difficulté : où faut-il creuser? C'est que le prix de revient des puits augmente notablement avec la profondeur, et le fonçage d'un puits stérile n'est plus aujourd'hui une quantité négligeable; il s'agit, au bas mot, d'une dépense de 20 000 roubles. Donc, où faut-il creuser?

C'est cela qu'on ignore. Après dix années de travail, on n'est pas beaucoup plus avancé qu'au premier jour. »

M. Hagemans considère le plateau de Balakhani-Sabountchi « comme étant le dos d'une selle, due à un soulèvement local à la suite duquel une fracture se serait produite dans les couches pliocènes sus-jacentes; des dénudations postérieures auraient graduellement élargi cette fracture jusqu'au périmètre actuel du plateau, en laissant apparaître à la surface de celui-ci les couches éocènes sous-jacentes qui renferment le gisement de pétrole. Jusqu'à présent tous les puits avaient été foncés au sommet et dans les parties avoisinant le sommet de la selle; on n'avait donc eu à traverser que la série des couches éocènes pour rencontrer le gîte. Mais aujourd'hui on s'écarte de plus en plus de ce point « de moindre profondeur ». Or plus on s'éloigne de ce point, plus les puits devront être profonds, non seulement à cause de l'inclinaison des couches formant les deux versants de la selle, mais aussi à cause de la réapparition des strates pliocènes que l'on n'avait pas eu encore à traverser. »

Un célèbre chimiste russe, M. Mendeleïeff, ne s'effraye pas de cette augmentation de profondeur, qu'il attribue à ce fait que, le sol naphtifère étant perforé d'un grand nombre de puits, les gaz s'échappent dans l'air, la pression souterraine diminue et le niveau du naphte descend en conséquence. « L'industrie peut la supporter sans aucun malaise. En Amérique, il y a des puits de naphte qui sont deux fois plus profonds que ceux de Bakou (440 mètres environ), et les exploitants ne se tiennent pas encore pour battus. A plus forte raison l'épuisement ne doit pas être redouté à Bakou, où les quatre cents puits produisent *relativement* plus de naphte que les vingt-quatre mille puits américains. »

M. Louis Nobel, dont la haute compétence ne saurait être discutée, ne se montre pas moins optimiste : « La



Bakou — gare du chemin de fer.

presqu'île d'Apchéron mesure en superficie près de 1200 milles carrés, dont 3 milles carrés seulement sont en exploitation. De 1832 à 1880, cette partie relativement restreinte a donné 240 millions de pouds de naphte (3 850 000 tonnes), quantité qui, uniformément répartie sur le plateau exploité, représenterait une couche de 18 pouces seulement (0 m. 45) d'épaisseur ; il s'ensuit que ce qui nous paraît énorme n'est *rien* en comparaison des richesses accumulées dans les terrains pétrolifères de Bakou. »

Il me sera permis de dire que cette opinion serait plus facilement soutenable si les gisements formaient une nappe continue ; or il n'en est rien. Réfléchit-on, d'autre part, que, dans ces vingt dernières années, on a extrait plus de pétrole à Bakou — 8 à 10 millions de mètres cubes — qu'il n'en a été retiré en deux ou trois mille ans ? A ce train-là il n'est pas surprenant que l'appauvrissement des gîtes se manifeste déjà par des symptômes indiscutables.

23 septembre.

Avant de quitter Tiflis, le touriste ne peut se dispenser de faire une excursion à Baïbad, centre d'une autre exploitation de naphte appartenant à M. Taguïeff. Si le pétrole est d'origine volcanique, si le plateau de Balakhani occupe l'emplacement d'un ancien cratère, du moins il est certain que le gîte ne s'y trouve pas localisé.

On quitte à regret ces lieux où la nature paraît accomplir encore son travail des premiers âges. M. Thyss m'accompagne à la gare, un monument de style original et parfaitement aménagé à l'intérieur. Si la Russie a pris tardivement sa place parmi les nations civilisées, elle a joliment rattrapé le temps perdu.

Le lendemain matin, après un excellent voyage de nuit,

je me retrouvais à Tiflis, où le retour presque simultané des fonctionnaires du service des eaux me permettait de conduire à bonne fin des études dont je vous ai suffisamment parlé au commencement de ce récit.

CHAPITRE XI

TRAVERSÉE DU CAUCASE — RETOUR EN FRANCE

Adieux à la Russie d'Asie et préparatifs de départ. — La route militaire du Darial; son importance stratégique. — Progrès de la colonisation russe au Caucase. — Le Kazbek et l'Elbrouz; panorama de la grande chaine. — De Vladicavkaz à Odessa, par Kharkoff; embarquement pour les bouches du Danube. — Conclusion finale de ce voyage.

Tiflis, 7 octobre.

Quiconque vient d'accomplir un lointain voyage et se dispose à rebrousser chemin éprouve deux sentiments contraires : à la joie de se rapprocher de son pays, de revoir ses amis, de rapporter au monde savant le fruit de reconnaissances généralement difficiles et parfois périlleuses, se mêle un instinctif regret de rétrograder, de ne pas aller plus loin, toujours plus loin, dans la direction de l'inconnu ; au point que la seule exploration vraiment parfaite, idéale, semblerait alors exiger de ne jamais interrompre la marche en avant et de ne rentrer dans ses foyers qu'après avoir fait le tour de la terre.

Ce regret, qui se rattache peut-être à l'essence propre de l'âme humaine, acquiert un haut degré d'intensité quand on s'arrête aux confins orientaux de l'empire russe, à la porte entr'ouverte des Indes anglaises. La plus riche

contrée et les plus hautes montagnes du monde n'exercent pas seulement sur le touriste une fascination particulière : il est devenu bien difficile pour un Français de parcourir pendant deux mois les avant-postes de la civilisation moscovite, sans épouser les intérêts, les querelles et les haines de ses hôtes : car vous ne trouvez ici, comme dans la Russie entière, que des amis assez généreux pour avoir oublié Sébastopol, et assez résolus pour déclarer froidement à qui de droit qu'ils ont fait du salut et de la grandeur de la France leur affaire personnelle.

Quand donc vous êtes en contact avec de pareils hommes, vous ne pouvez assez admirer leur magnanimité chevaleresque, et, au moment de les quitter, il est assez naturel que vous éprouviez un véritable chagrin.

Telles étaient mes pensées le 7 octobre 1886, quand je dus mettre un terme à mon séjour dans la Transcaucasie.

Ce jour-là, dans la matinée, je reçus la visite d'un colonel dont l'obligeance avait singulièrement facilité mes recherches.

« C'est donc bien décidé, me dit M. de Weissenhoff. Vous nous quittez après-demain. Et par quelle voie? la route militaire ou Batoum?

— Je n'en sais rien encore, répliquai-je. Que n'ai-je le don d'ubiquité!

— Mais vous êtes arrivé par la mer Noire. Il faut absolument que vous traversiez le Caucase, que vous voyiez de près la cime altière du Kazbek, ce colosse dont les montagnards lezghiens ont fait une espèce de dieu. Du balcon de cet hôtel, vous ne pouvez avoir la moindre idée de sa majesté grandiose. »

En effet, une distance de 100 kilomètres à vol d'oiseau sépare Tiflis de la grande arête caucasienne, que masquent à la vue d'autres chaînes secondaires et parallèles, orientées sensiblement E.-O. comme l'arête maîtresse. En avant de ces chaînons, qui jettent de nombreux contreforts vers

le sud, est creusé le large sillon arrosé par la Koura et ses affluents, l'Alanaze, la Yora, l'Araxe, et pour un observateur placé dans le thalweg de cette large vallée qui sépare le Caucase de l'Anti-Caucase, les grands sommets sont généralement invisibles et n'apparaissent qu'à de rares intervalles, par les échappées de certains vallons tertiaires dirigés du nord au sud. De Tiflis, par exemple, et surtout du monastère de Saint-David, qui domine la vieille cité géorgienne, la vue s'étend jusqu'aux sources de l'Aragva et distingue à l'arrière-plan, au milieu de sommets en apparence plus élevés, une petite cime aiguë que les guides vous montrent avec vénération : c'est le Kazbek.

En été, cette petite cime, couverte de glaces éternelles, étincelle au soleil comme un brillant, tandis que ses voisines n'offrent que quelques taches blanches, et alors il n'est pas impossible d'apprécier à la fois l'éloignement et la grandeur du géant. Dès le mois d'octobre, au contraire, les premières neiges recouvrent les flancs de toutes les montagnes jusqu'à l'altitude de 2000 mètres, et le meilleur topographe ne pourrait pas, s'il n'était prévenu, deviner que la plus modeste de ces cimes neigeuses domine ses rivales de la hauteur des Pyrénées.

M. de Weissenhoff avait donc bien raison de me dire que je ne connaissais encore le Grand-Caucase qu'au jugé, par approximation, et qu'il me fallait coûte que coûte le traverser. Mais Batoum! J'eusse vivement désiré revoir cette ville, transformée tout à coup en un port de guerre qui empêche les Anglais de dormir. Deux mois auparavant, débarquant à cette escale presque inconnue la veille, j'avais vu les canons monstres prêts à vomir la mort et les forteresses sorties de terre en vingt-huit jours; qu'avait pu faire depuis lors l'activité dévorante que savent déployer les Russes, d'ordinaire si calmes, si impassibles, quand le Czar a parlé? C'était, on en conviendra, même à titre de curiosité personnelle, un vif sujet d'attraction, et j'étais

assez perplexe, en me dirigeant, après le départ du colonel, vers le palais du gouverneur général.

« Par où revenez-vous en France? me demanda le prince Dondoukoff-Korsakoff. Vous hésitez? Mais que verrez-vous à Batoum? Quelques canons de plus, hissés depuis l'inspection du ministre de la guerre. Cela n'en vaut pas la peine. Visitez donc cette route magnifique du Darial; en qualité d'ingénieur, vous pourrez l'apprécier, la faire connaître, la comparer aux voies semblables que Napoléon a fait construire dans les Alpes. »

Je quittai Son Excellence bien résolu à suivre son conseil, qu'au retour de Merv il ne m'était pas possible de prendre pour un ordre. Malheureusement je dînais le soir chez un Belge de mes amis, fort grand admirateur de la Suisse et des beautés alpestres; l'inévitable question de l'itinéraire revint donc sur le tapis.

« Par où revenez-vous?

— Par le Darial, dis-je à mon hôte.

— Ne faites pas cette imprudence, répliqua-t-il vivement. Vous n'en sortiriez pas. La neige vient de tomber, le chemin n'est plus praticable. Puis il vous faut quatre jours de chemin de fer pour atteindre Odessa. C'est épouvantable. Parlez-moi des chemins de fer belges. Quant aux beautés du Caucase, d'abord vous avez des chances de tomber dans un brouillard affreux qui vous empêchera d'y voir à trois pas; puis, eussiez-vous le soleil, vous ne verrez rien de comparable aux belles vallées de la Suisse. Parlez-moi de la Suisse, et des forêts de sapins, et des chalets et des verts pâturages. Ici c'est un désert horrible. »

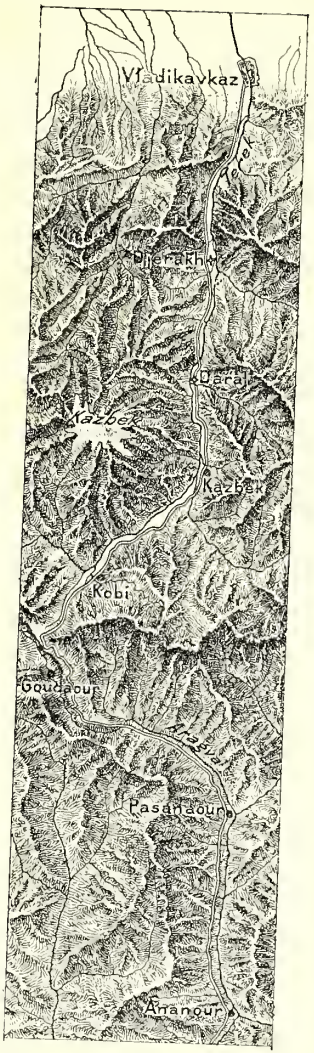
Si je n'avais su quel parti prendre, cette charge à fond de train m'aurait fort engagé à choisir l'abominable gorge du Darial : chacun son goût, mais les imprévus d'un voyage à travers les sites les plus sauvages et les moins hospitaliers me séduisent plus que toutes les promenades à mulets ou en funiculaire, dans ces « vallons de l'Hel-

vétie », si bien brossés, peignés, pommadés, qu'il est presque impossible d'y faire un pas sans rencontrer l'inévitable hôtelier qui vous guette et se précipite, chapeau bas, pour vous égorger.

Comme pour lever mes derniers doutes, l'excellent Belge ajouta :

« Non seulement vous ne trouverez pas de bonnes hôtelleries, mais il est fort possible que Kérim vous mette la main dessus. On le dit revenu dans ces parages. Or vous n'ignorez pas que l'illustre brigand commande une troupe bien déterminée, qu'il déjoue depuis dix-huit mois les poursuites d'un régiment de Cosaques; qu'il ne se fait pas faute d'arrêter les voitures et prie poliment les voyageurs de lui donner leur bourse ou la vie. »

Je savais tout cela, d'autant mieux qu'à mon arrivée dans le pays il n'était bruit que des prouesses de cet audacieux détrousseur de vingt-deux ans, et qu'on attribuait à ses



Carte du défilé du Darial.

gens une attaque toute récente dont la voiture publique de Vladikavkaz avait été victime, en plein jour, et à 13 kilomètres de Tiflis ; mais on disait que Kérim ne tuait qu'à la dernière extrémité, qu'en aucun cas il ne privait les touristes de l'argent de poche tout à fait indispensable, qu'il était même galant avec les dames et leur laissait souvent leurs bijoux, qu'il était bon pour les paysans, leur venait en aide et trouvait refuge auprès d'eux dans les moments critiques ; on racontait aussi qu'il ne manquait pas de malice, et qu'ayant un beau jour arrêté et dévalisé un évêque, il l'avait respectueusement prié, en le relâchant, de lui donner sa bénédiction ; bref, une légende s'était faite autour de son nom, et la perspective de rencontrer cet aimable homme n'avait rien de particulièrement désagréable, comme il arrivait en Grèce, comme il arrive encore en Turquie, où messieurs les brigands vous coupent les oreilles, le nez, le cou enfin, si la rançon n'arrive pas assez vite ou ne vient pas du tout. Dévaliser les gens, avec force salamaleks, n'est somme toute qu'une industrie assez commune par le temps qui court, et Kérim a le mérite de l'exercer avec une délicieuse franchise.

Toutes ces histoires achevèrent donc de me décider, et le soir, en recevant sa visite d'adieux, je pus dire au général-major Schepeleff que ma résolution de traverser les montagnes était irrévocable.

8 octobre.

Il fallut toute la journée du lendemain pour terminer les apprêts du départ. Un grand voyage s'accommode mal d'un gros bagage, et, suivant la saison ou le pays qu'on explore, il convient de renouveler son équipement. A Tiflis, la chose est facile, à condition toutefois de ne pas faire comme Alexandre Dumas, qui, voyageant dans ce pays, — en imagination du moins, — entra dans la boutique d'un mar-

chand européen pour acheter un chapeau ; et quel chapeau ! Un gibus. Il faut être romancier endurci pour avoir de ces idées-là : un claque pour voyager au Caucase, il y a trente ou quarante ans ! C'est merveilleux. Mais le marchand fut encore plus fort ; il demanda pour ce gibus, désormais célèbre en Russie, la modeste somme de 350 à 400 francs. Je m'empresse de dire qu'aujourd'hui les prix ont baissé, mais dans des proportions fort inégales, chez les négociants occidentaux et chez les Arméniens. Les mêmes articles de Paris — ou à peu de chose près — se vendent deux fois plus cher dans les magasins français, naguère assez nombreux à Tiflis, que dans les échoppes arméniennes. Avant l'établissement d'une concurrence, le négociant français faisait rapidement fortune ; maintenant il se ruine. Vous voyez le même fait en mille autres lieux du globe, y compris nos possessions d'outre-mer, où les produits français, livrés par des mains françaises, sembleraient devoir jouir de certains privilèges douaniers et mériter la préférence ; vendus par les Chinois, ils ne sont pas moins bons et coûtent beaucoup meilleur marché.

L'acheteur, dans ces conditions, se trouve parfois embarrassé, car s'il fuit à toutes jambes, comme Dumas prétend avoir fait, ses nationaux l'accusent de manquer de patriotisme ; il est, en effet, plus facile au touriste de payer sans compter qu'au marchand de devenir habile.

Quoi que vous en pensiez, je crus sage d'éviter toute esclandre en limitant mes achats aux vêtements portés dans le pays et fabriqués par les indigènes : tcherkesse en laine grossière, bourka de peau de mouton, bachlik en poil de chameau et bonnet d'astrakan. De grandes bottes en cuir de Russie, un pantalon quelconque et le kindjal obligatoire — un poignard d'un pied et demi de long — complètent ce costume éminemment pratique à l'approche de l'hiver, et rempli de cachet. C'est surtout contre le froid qu'il

importe de se garantir, au retour des pays tropicaux; le corps le mieux trempé supporte mal les transitions brusques de température; or les gorges du Darial s'élèvent à l'altitude de 2000 mètres, et la bise sibérienne a déjà soufflé l'avant-veille sur les plaines de la Transcaucasie. Je m'en suis trop bien aperçu en visitant les canaux de la steppe de Karaïas avec leur complaisant directeur, M. Hatissoff. Qu'il me pardonne les mauvaises journées que je lui ai fait passer.

Après les emplettes indispensables, je songe aux moyens de transport et au patarojni de la police. En Russie, on ne se déplace pas comme en France : d'abord, en quittant une ville, il faut, comme à l'arrivée, prévenir l'administration et lui envoyer son passeport pour visa; puis, pour voyager en voiture et avoir le droit de changer de chevaux aux relais de poste, vous devez vous munir d'un papier revêtu d'un cachet ou de deux cachets, suivant votre qualité et le caractère officiel ou privé de votre déplacement. Un général, un haut fonctionnaire, en tournée de service, voyagent avec deux cachets et ne subissent jamais de retard; des chevaux frais leur sont partout accordés avec un respectueux empressement. Le commun des mortels n'a droit qu'à un cachet et court la chance de subir la mauvaise volonté intéressée des maîtres de poste; car, dans les relais éloignés, on est à la fois maître de poste et hôtelier, ou bien, si le cumul n'existe pas, il peut y avoir entente cordiale. Ces petites misères se voient en France et n'étonneront personne.

Du reste, les formalités imposées par le gouvernement russe pour circuler dans l'intérieur de l'Empire, si elles ont un but politique parfaitement avouable, et, je dirai plus, nécessaire, ne gênent nullement les touristes : l'hôtel où vous descendez se charge de tout. C'est l'affaire de quelques roubles. Il vous retient aussi des places dans la diligence ou vous procure une calèche particulière.

« Que désire monsieur? » me dit en bon allemand le propriétaire de l'hôtel de Londres, un Prussien de Mayence, très prévenant pour ses hôtes, qui vient de succéder à un Français (cette façon de coloniser ou de maintenir des situations acquises à l'étranger nous est assez familière). « Monsieur veut-il retenir le coupé de la voiture publique pour bien voir les montagnes, ou préfère-t-il accompagner un officier anglais qui part aussi pour Vladikavkaz? Il arrive de Merv comme Monsieur. »

Un officier anglais revenant de Merv! La chose me parut fabuleuse, et pourtant rien n'était plus vrai. Quelques minutes plus tard je liais connaissance avec un major de l'armée des Indes, membre de la commission de délimitation de la frontière afghane, en route pour l'Angleterre, où il allait rendre compte du résultat négatif des pourparlers entamés depuis des mois avec la commission russe. Mais était-il assez mal hypothéqué, ce pauvre major! C'est à peine s'il pouvait marcher appuyé sur un bâton.

« Je me suis *cassé le dos*, me dit-il, dans une chute de cheval. Voilà pourquoi le Czar a permis que je revinsse par le chemin de fer transcaspien. Mes hommes m'ont porté en palanquin jusqu'au train du général Annenkoff, et me voilà ici, après quatre jours de voyage. Je n'aurais jamais pu traverser l'Afghanistan pour rejoindre nos lignes de l'Inde, dans l'état où vous me voyez. »

Ce trait de générosité peint admirablement le caractère slave, et le major s'en montrait fort touché. Je déclinai cependant les offres qu'il me fit.

« Nous voyagerons parallèlement, lui dis-je, vous dans votre calèche, moi dans mon coupé. A Vladikavkaz, où nous arriverons en même temps, le chemin de fer est pour tout le monde. »

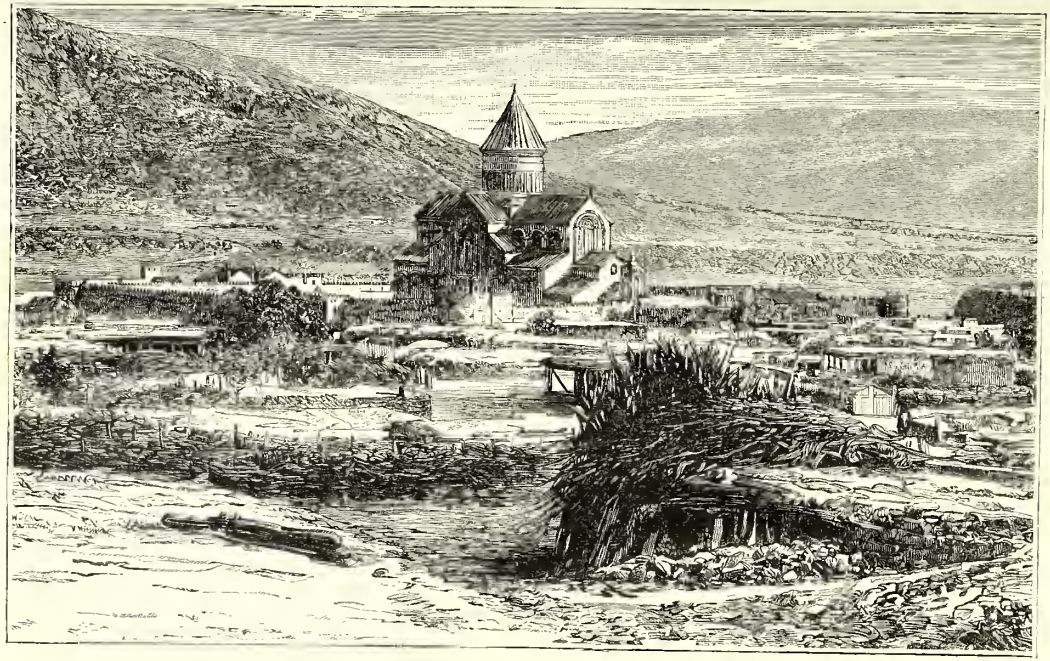
Le lendemain, en effet, par une superbe matinée d'automne, les deux équipages quittaient Tiflis séparément, au grand galop de six chevaux circassiens que précédait

en flèche un septième cheval monté par un gamin; et mon postillon jetait en l'air pour écarter piétons, troupeaux et charrettes, les sonneries de trompette qui signalent le passage des courriers impériaux.

9 octobre.

La route, large et fort bien soignée, remonte d'abord la vallée de la Koura sur un parcours de 22 kilomètres. Je salue en passant le camp de l'armée du Caucase où 20000 soldats exécutent les grandes manœuvres annuelles. Ils sont là depuis quatre ou cinq semaines, entassés par douzaines sous une multitude de petites tentes dont les toiles blanches forment des échiquiers très nets sur le fond vert des collines. D'un côté l'infanterie, d'un autre la cavalerie et les Cosaques, plus loin l'artillerie; tout en haut, dans une position dominante, l'état-major. Ces braves gens, sous leur uniforme de toile, n'ont pas chaud depuis plusieurs jours; mais qu'importe? Les manœuvres doivent durer une semaine encore, et, quelque temps qu'il fasse, ne seront pas abrégées d'une heure. C'est l'usage en Russie de faire camper les troupes pendant la belle saison; tant pis pour les officiers mariés. Et ce camp de Tiflis n'est pas le seul de la Caucasie, puisque l'armée du Caucase sur le pied de paix compte tout juste 100 000 hommes.

Après une heure un quart d'une course vertigineuse, ma voiture s'arrête. Les chevaux soufflent à pleins naseaux; le petit moujik qui tient la tête sur le cheval de flèche et n'a pas cessé une minute de fouailler l'attelage, saute prestement à terre; cet enfant seul paraît fort à son aise — on sait que les Russes naissent et meurent à cheval; — nous autres, immobiles sous le souffle glacé de la bise, nous grelottons en dépit des bourkas et des couvertures. Quand un cocher et un postillon russes ferment leur bachlik à double tour et s'enfoncent sous leurs peaux de



Mtzkhet.

mouton, c'est que les circonstances sont graves; en effet, je n'ai pas souvenir d'avoir ressenti jamais un vent plus indiscrètement pénétrant; j'étais glacé jusqu'aux moelles.

Nous sommes au premier relais, Mtzkhet, village sans importance, autrefois la résidence des rois de Géorgie. Une cathédrale, au milieu d'une vaste enceinte de murailles crénelées et garnies de tours, est le témoin de l'ancienne splendeur de cette capitale. Bâtie au IVe siècle, plusieurs fois restaurée ou partiellement reconstruite, elle fut lontemps l'abbaye royale des czars géorgiens. Si vous levez les yeux sur une colline abrupte qui domine la vallée, vous apercevez les ruines d'un château fort qui devait, à une époque contemporaine, servir de refuge contre les invasions des montagnards caucasiens. Une autre ruine plus ancienne encore : le pont sur lequel nous venons de passer la Koura est établi, dit-on, sur des fondations romaines datant de la guerre de Pompée et de Mithridate.

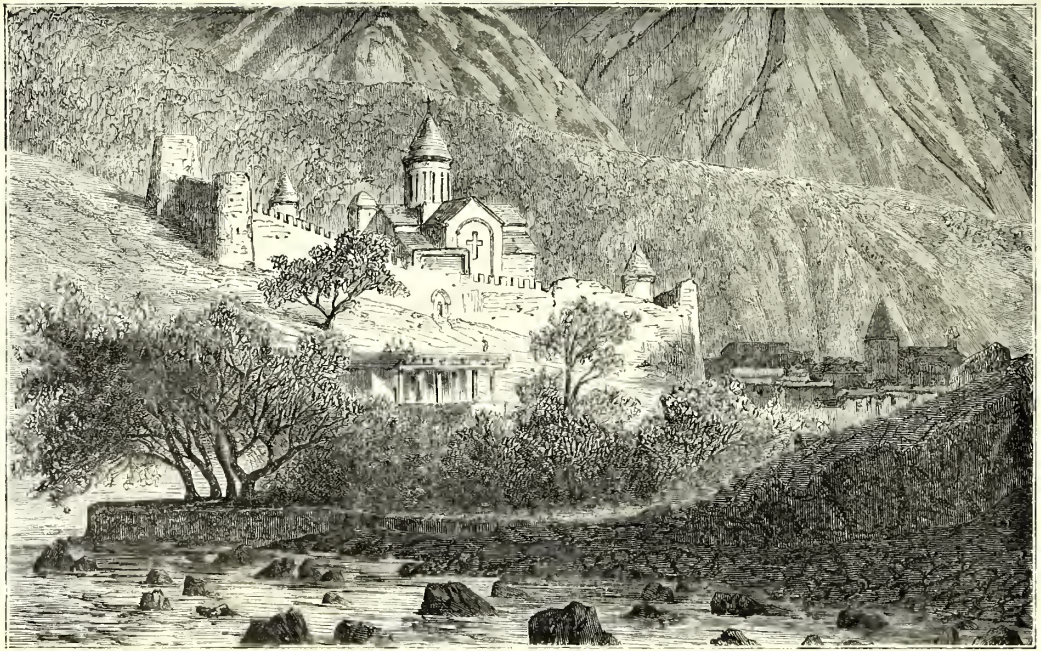
Aujourd'hui Mtzkhet n'est plus qu'un hameau. Tiflis lui a succédé et commande à sa place l'intersection des deux grandes routes du Transcaucase : celle qui mène de la mer Caspienne à la mer Noire en suivant les vallées de la Koura et du Rion ; celle qui, franchissant la grande chaîne, conduit des steppes de la Ciscaucasie aux massifs montagneux de l'Arménie russe, par Erivan, Kars, Alexandropol, Nakitchevan et Djoulfa.

La halte ne dure guère que quelques minutes, le temps de changer de chevaux, de cocher et de moujik. On repart au galop dans la direction du nord; la route fait un coude brusque, presque à angle droit, et quitte la vallée de la Koura pour entrer dans celle de l'Aragva, son affluent. Le vent du nord-ouest cesse de me fouetter le visage, et je puis compter à mon aise les nombreux troupeaux qui descendent des montagnes pour aller prendre leur quartier d'hiver dans la région plus chaude du littoral caspien. Six mois dans la zone comprise entre 800 et 2000 mètres,

six mois dans la plaine, telle est la vie des moutons de ce pays, et il faut croire qu'ils se trouvent bien de ce régime, car nulle part au monde on ne mange de meilleures côtelettes. Quant aux propriétaires et aux gardiens, ils se partagent les bénéfices de l'élevage et ne sont pas à plaindre. Ces derniers seuls courent quelques risques, parce qu'ils sont responsables des bêtes perdues.

Midi. Relais de Douchet. Le vent du matin, l'air de plus en plus vif, m'ont horriblement creusé l'estomac. Mais l'heure du déjeuner n'est pas encore venue — les Russes déjeunent fort tard — et je n'ai que le temps d'avaler un vodka en contemplant la vallée de la Koura, qui forme, à trente kilomètres derrière nous, un fossé déjà profond, ceinturé dans le lointain par les arêtes aiguës du Petit-Caucase. En avant, les grandes cimes sont cachées par les collines que la route gravit en pente douce; tout autour de nous s'étendent des champs cultivés, de riches pâturages, des vignes et de superbes bois où dominent les conifères, le bouleau, le tilleul, l'érable, le hêtre, le frêne, le charme, le chêne, le châtaignier.

La route s'élève en lacets sur l'hémicycle des coteaux verdoyants qui entourent la petite ville de Douchet, chef-lieu de district; nos chevaux n'avancent plus qu'au petit trot ou au pas jusqu'au col secondaire d'où l'on jouit d'une échappée grandiose sur les plaines de la Transcaucasie, que nous dominons déjà d'une hauteur de 800 mètres. Le ciel est merveilleusement pur, et des centaines de vautours et d'aigles royaux planent au-dessus de nos têtes, à l'affût de proies invisibles, moutons ou gibier, tournoient majestueusement, puis fondent à terre avec la vitesse d'une flèche. Notre voiture, dont ils s'approchent à portée de carabine, n'a pas l'air d'effaroucher ces terribles oiseaux, qui appartiennent à la plus grande espèce connue; debout, ils ont une taille de 1 mètre, et leur envergure dépasse 3 m. 50. Le musée de Tiflis, si habilement organisé par



Forteresse d'Ananour.

M. Gustave Radde, en possède des spécimens vivants de toute beauté, je veux dire de pur sang; en général, la faune caucasienne s'est peu fondue avec les faunes des contrées voisines et a conservé ses caractères des âges primitifs.

Nous arrivons au relais d'*Ananour* (vieille forteresse) vers une heure de l'après-midi, après avoir descendu à toute vitesse de 250 à 300 mètres suivant la verticale. La route est toujours très belle et parfaitement entretenue; mais, sans compter le roulage, de nombreux troupeaux qui viennent de la haute montagne la suivent pour regagner la basse plaine, et l'on s'étonne que des accidents n'arrivent pas tous les jours. Une grande heure d'arrêt nous est accordée pour déjeuner. A la bonne heure. Que nous servit-on dans le très modeste buffet de la station de poste? Je ne l'ai jamais su, j'avais trop faim. Mais que mes successeurs se rassurent : on ne manque de rien sur les pentes méridionales du Caucase. Les plantes cultivées comme les plantes sauvages s'y élèvent beaucoup plus haut que sur les versants alpins, grâce aux chaleurs plus fortes de l'été. Le maïs croît jusqu'à 900 mètres, le blé jusqu'à 2000 mètres (1000 mètres plus haut que dans les Alpes); l'orge atteint 2500 mètres d'altitude. Puis le gibier foisonne et possède un goût exquis; lièvres, perdrix et sangliers ne manquent jamais; les cerfs, les chamois, les bouquetins peuplent les vallées supérieures; et si vous préférez la grosse bête, l'ours brun, et dans quelques forêts, le bœuf sauvage à crinière, sont à la disposition de vos rifles. Munissez-vous toutefois d'une autorisation pour chasser ces bisons; il n'en existe plus que de rares familles, et le gouvernement russe tient à perpétuer cette race si ancienne.

Départ à deux heures et demie et arrivée à quatre heures au relais suivant, *Passanaour*, où l'on fait un second déjeuner. Vous n'imaginez pas quel appétit donne l'air de ces grandes montagnes boisées qui encadrent la vallée de

l'Aragva. La route qui suit cette large vallée n'a pas cessé de s'élever en pente douce et nous sommes revenus à l'altitude de 800 mètres où nous étions déjà au col de Douchet. Vers le nord, l'horizon est fermé par des sommets de 3000 mètres qui semblent nous opposer une barrière continue. Comment la franchira-t-on? Après le petit village de Passanaour, nous continuons à remonter l'Aragva jusqu'à l'altitude 900, puis tout à coup, arrivés à un nouveau col secondaire, nous redescendons à fond de train pendant plus d'une heure jusqu'au relais où il est d'usage de passer la nuit, le hameau de Mlett.

Nous ne sommes plus qu'à 500 mètres à peine au-dessus de la mer, dans un vallon étroit, un véritable précipice entouré de falaises presque verticales qui menacent de nous ensevelir et se perdent dans le ciel à des hauteurs de 1500 à 2000 mètres.

Le ciel ne réchauffe presque jamais le fond de cet abîme, qu'à l'approche de la nuit l'on pourrait prendre pour une porte de l'enfer du Dante. La fin de cette épouvantable gorge, semée d'énormes rochers qui roulent avec les neiges du flanc des montagnes, nous apparaît nettement marquée par la chaîne du Grand-Caucase, qui se dresse à pic devant nous et qu'il faudra escalader demain. Là commence la vraie difficulté. Et ce qui ajoute à l'horrible de ce tableau, c'est qu'une solitude effrayante nous enveloppe, les montagnards se sont réfugiés bien loin de ce passage stratégique, et la végétation, les forêts du moins, ont à peu près totalement disparu.

Un motif parfaitement plausible a obligé les Russes à dégager les abords de cette route militaire, qui a si puissamment aidé à leur conquête. On devine assez que les forêts, la brousse, les fourrés souvent impénétrables, d'où les guerriers caucasiens les fusillaient au passage, ont été leurs plus dangereux ennemis; ajoutez à cela le manque de voies praticables, et vous comprendrez pourquoi la sou-

Defilé du Darial.

mission de ces tribus sauvages a demandé plus d'un siècle. « Si je le pouvais, disait Schamil, j'enduirais d'huile sainte les arbres de mes forêts et je mêlerais de miel odorant les boues de mes chemins, car ce sont ces arbres et ces boues qui font ma force. »

L'envahissement de la race slave dans l'isthme pontocaspien commence avec le XVIIIe siècle et n'a pas rencontré de difficultés sérieuses dans les plaines de la Transcaucasie et de la Ciscaucasie ; au contraire, les montagnards tcherkesses, kabardes, lezghiens, réfugiés dans les massifs de l'Abkhasie, de la Svanie, du Daghestan, ne purent être asservis qu'après une lutte opiniâtre, une résistance désespérée. « Un chant de Lermontov montre le Kazbek se dressant dans son orgueil et méprisant ces nains qui viennent des plaines du Nord comme pour l'escalader. Mais quand il les vit armés de pelles, de pioches, de haches, remuant le sol et coupant les arbres, il frémit dans ses fondements ; il comprend que les jours de l'asservissement sont arrivés [1]. »

Heureusement pour les Russes, les vallées centrales de la chaîne et les points stratégiques les plus importants, en particulier cette brèche du Darial que nous traversons, étaient entre les mains de tribus sans courage : les Osses, indignes représentants de la race indo-européenne sur cette terre de héros, « laissèrent les Tcherkesses du Caucase occidental et les Lezghiens du Daghestan combattre et succomber séparément. Au lieu d'occuper dans la guerre sainte le premier rang qui semblait leur revenir de droit, ils attendirent pour prendre définitivement leur parti que la victoire eût décidé en faveur des Russes. » Ceux-ci du reste les ont traités comme le méritait leur couardise, réservant leurs faveurs pour les vaincus héroïques. Schamil, après la chute de sa dernière forteresse, fut traité en souverain, et sa captivité lui valut plus d'ovations que n'en recueillit son vainqueur,

1. Élisée Reclus.

le maréchal prince Bariatinsky; aujourd'hui même, entre Ananour et Douchet, j'ai croisé un convoi de prisonniers couverts de chaînes; à leurs traits anguleux, leurs cheveux blonds, leurs formes lourdes, il était facile de reconnaître leur nationalité. Les Osses manquent absolument « de ce charme du regard, de cette noblesse du visage, de cette souplesse de la démarche », qui caractérisent les races autochtones de la montagne. Ajouterai-je que leur idiome, très rude, renferme beaucoup de radicaux allemands; qu'à l'inverse des autres montagnards, « ils font usage du lit, de la table et du siège, saluent à l'européenne, embrassent et serrent la main comme on le fait dans les pays civilisés de l'Ouest »; enfin « qu'ils savent broyer l'orge de la même façon que les Allemands, s'en préparer comme eux une boisson fermentée et se servir de pots à bière ayant exactement la même forme que ceux des paysans du nord de l'Allemagne ». Je n'ose tirer de ces rapprochements assez significatifs une conclusion qui serait trop peu flatteuse pour l'amour-propre tudesque.

Je fais ces réflexions en dînant tant bien que mal avec le major anglais, qui nous a rejoints et se plaint fort de son dos, de plus en plus « cassé » par les cahots de la voiture. Arrivera-t-il à Londres sans encombre? *That is the question*. Je comprends qu'elle l'inquiète, mais pas au point de l'empêcher d'admirer la sauvage et grandiose nature.

« Grandiose? dit-il, en répondant à ma question. Non, non, j'ai vu l'Himalaya; ces petites montagnes de rien ne méritent pas qu'on les regarde. »

Qu'objecter à cette réflexion décourageante? Je ne pus que promettre de pousser une pointe jusqu'au pied du Gaourisankar, afin de ne plus être *blagué*, comme dit le major, par un perfide Albionniste. « Ce ne sera qu'une promenade, ajoutai-je, si vous voulez bien raccorder vos lignes de l'Inde avec le chemin de fer transcaspien. »

10 octobre.

Le lendemain matin, à sept heures, nous sommes en route. A vol d'oiseau, 83 kilomètres séparent Mlett de Tiflis ; les sinuosités de la route portent cette distance à 100 kilomètres. Il nous en reste autant à franchir pour atteindre Vladikavkaz, mais la fameuse montée de Goudaour rend cette seconde étape beaucoup plus longue que la première.

Imaginez un énorme bloc à parois verticales dont le pied touche à la gorge de l'Aragva : sur le sommet de ce bloc, dont la hauteur est de 1000 mètres, s'étagent des plateaux fortement inclinés qui s'élèvent jusqu'au col de Goudaour, situé à la cote 2000 sur la ligne de partage des eaux de la Ciscaucasie et de la Transcaucasie. La route, entaillée très fréquemment dans le roc, gravit en lacets aigus et rampes assez raides la paroi verticale de ce massif, pour se développer ensuite en pentes plus douces sur les plateaux couverts de pâturages. De Mlett à Goudaour, la distance horizontale est de 6 kilomètres, et pour un si petit parcours, la dénivellation atteint un kilomètre et demi. Ce passage, admirablement tracé par les ingénieurs russes et soigné par la main-d'œuvre militaire, soutient donc la comparaison avec les plus belles routes des Alpes, celles du Simplon et du Saint-Gothard.

Trois quarts de siècle à peine se sont écoulés depuis sa construction, et vous pouvez, nuit et jour, vous y engager de confiance, sans armes et sans escorte, quoi qu'en disent les récits fantaisistes dont Kérim et ses émules sont les héros. Les attaques n'y sont guère plus fréquentes que sur les grands chemins de Touraine, et à coup sûr ne peuvent se comparer aux razzias des brigands italiens ou espagnols. Mais au début, quelle différence !

« Pouchkine raconte comment on s'aventurait sur cette route, dangereuse encore en 1829. Voyageurs, marchands, ouvriers, devaient attendre le convoi militaire qui se rendait

de forteresse en forteresse à des époques fixes. On marchait lentement, au milieu de la poussière, sans oser s'écarter des cavaliers et des charrettes aux roues grinçantes; l'étape journalière était seulement de 16 kilomètres. Mais les armées et les approvisionnements n'en passaient pas moins, et les tribus les plus belliqueuses des montagnes se trouvaient séparées les unes des autres. »

Avant la construction de la route, c'était bien autre chose, et l'on se demande avec stupéfaction comment les Russes ont pu vaincre, au siècle dernier, avec cavalerie et artillerie, ces formidables obstacles naturels. Le premier passage du Darial date de 1769; il est effectué par un petit corps de 400 soldats éprouvés. Cette tentative hardie, sinon imprudente, se renouvelle avec succès en 1784, 1795, 1796, 1799. Certes si les gardiens de la « Porte du Caucase » eussent été les Lezghiens de Schamil, pas un envahisseur ne fût sorti vivant; quelques milliers d'hommes résolus eussent arrêté toutes les armées du Czar.

Il faut trois heures pour monter de Mlett à Goudaour. Ma voiture est traînée par dix chevaux qui marchent au pas. A mesure que la route s'élève, l'étroite vallée de l'Aragva prend l'aspect d'une crevasse sans fond, les montagnes du côté sud s'abaissent et le panorama de l'Ossétie devient immense, saisissant, comme celui dont on peut jouir à peu de frais du Righi-Kulm. Pas un nuage au ciel, pas le plus léger brouillard, tout est blanc à perte de vue; la neige est tombée en abondance pendant la nuit, et nous allons bientôt rouler sur un dangereux verglas. Cette époque de l'année passe pour la plus incommode, du moins pour les attelages : il n'y a pas encore assez de glace pour se servir des traîneaux, il y en a trop pour que les voitures ordinaires circulent sans quelques émotions [1].

1. Au Caucase la limite des neiges persistantes est en moyenne à près de 600 mètres plus haute que dans les Pyrénées, situées pourtant sous la même latitude.

Mais quelle est donc cette haute cime qui se dresse devant nous, pointue comme une aiguille et resplendissante au soleil? Kazbek, Kazbek? Le postillon répond en riant : « Niét, monsieur; pas encore. » Elle est cependant bien crânement découpée, cette montagne aux flancs abrupts, et suffirait au bonheur de gens moins blasés que les Anglais.

A dix heures et demie, nous atteignons le relais de Goudaour. Quelques huttes autour de la maison de poste et des écuries, c'est tout. Nous sommes à la limite de la zone habitable; — le plus haut village du Caucase, situé dans le Daghestan, est à l'altitude de 2400, celle de l'hospice du Grand-Saint-Bernard. Le soleil, qui s'est levé tard dans le ciel bleu pâle, inonde ce plateau désert de ses rayons sans chaleur, et l'insondable déchirure de l'Aragva est toujours béante à nos pieds.

On change rapidement de chevaux, en buvant le vodka ou le thé bouillant, et l'ascension continue. Il faut franchir encore 5 kilomètres avant d'atteindre le col principal, à la frontière naturelle de l'Europe et de l'Asie. La route oblique brusquement vers l'est, contourne un fort assez important que garde un détachement russe, commandé par un lieutenant-colonel, puis la voiture s'arrête : nous sommes au point culminant. A l'angle d'une maison en pierre qui semble inhabitée, je lis la hauteur où nous sommes : 7519 pieds (2256 mètres). Ici, la descente va commencer, et se continuera sans interruption jusqu'à Vladikavkaz et la mer Noire; nous sommes dans la vallée du Térek. On dételle huit chevaux sur dix, le petit moujik les ramènera tranquillement à Goudaour, et nous repartons au grand trot.

Mais cette allure ne dure pas longtemps. Bien que nous perdions de la hauteur, il est facile de s'apercevoir d'un refroidissement de la température; cette vallée, tournée vers le nord, exposée aux vents froids des steppes, est plus encombrée de neiges que celle de l'Aragva. Sur les flancs

décharnés des deux chaînes qui l'enserrent, les avalanches se précipitent fréquemment, et malheur aux imprudents qu'elles surprennent! On a bien voûté la route à l'endroit qui est le plus dangereux dans le gros de l'hiver et surtout au printemps; mais ce passage souterrain d'une centaine de mètres devrait se répéter bien des fois, si l'on voulait éviter que la circulation fût jamais interrompue. Les courriers russes passent tout de même, d'un bout de l'année à l'autre, mais au prix de quels sacrifices? je ne saurais le dire. Ce que je sais bien, c'est qu'après avoir trotté de toutes leurs forces pendant une demi-heure, sur un verglas affreusement glissant, poussés par la lourde voiture dont l'impulsion ne leur permettait pas de se modérer, fouettés à tour de bras par un cocher qui ne s'étonnait pas de les voir manquer des deux jambes de derrière, nos pauvres chevaux s'abattirent, et la voiture roula dans le fossé avec son contenu. L'accident se fût produit dans un tournant, que nous étions précipités sur les rochers d'un ravin, à 30 mètres de profondeur, et mis en pièces. Les Russes de distinction font-ils leur testament, quand ils sont obligés de franchir dans la mauvaise saison cette gorge maudite? On me l'a dit, et vraiment il y a de quoi.

Après un quart d'heure de travail, les dégâts furent réparés et l'attelage, rassemblé par une main de fer, reçut un formidable coup de fouet. Il s'ébranla docilement, mais pour recommencer des glissades qui faisaient mal à voir et finirent par inquiéter le postillon; une conversation très vive s'échangea entre lui et le cocher, qui me parut obéir à un ordre formel et arrêta ses chevaux. Les malheureuses bêtes tremblaient des quatre membres. Tout le monde mit pied à terre, on les prit par le mors (ou plutôt par la bride, puisque le mors n'existe pas dans ces parages), et la descente se fit ainsi sans encombre, sur un parcours de 3 ou 4 kilomètres, jusqu'à la plaine de Kobi. Là se trouve un joli village, qui est le premier relais du versant ciscaucasien.

Pendant que je marche dans la neige, examinant avec curiosité des sources ferrugineuses qui seront peut-être exploitées quelque jour, j'entends un cri d'appel : Kazbek ! Je lève les yeux vers l'occident et, par une large échancrure de la chaîne secondaire qui limite le bassin du Térek, je contemple pour la première fois la cime mystérieuse, où la légende place une grotte de laquelle les ermites pouvaient monter, au moyen d'une chaîne de fer, « au berceau de Jésus-Christ » et à la « tente d'Abraham » [1].

L'Elbrouz, surnommé Sainte-Montagne, Cime des Bienheureux, Crinière de glace, Maître du monde, est moins vénéré que le Kazbek. Et en effet, ce dôme de glace de 16 533 pieds, aux formes élancées, à la paroi rigoureusement verticale sur le côté qui nous fait face, donne l'idée d'une colonne cyclopéenne qui supporterait tout le ciel. S'étonnera-t-on de la comparaison, quand j'aurai dit que nous sommes en présence d'un cône de trachyte, et qu'une distance de 8 kilomètres à peine nous en sépare à vol d'oiseau ? J'ai beau chercher dans mes souvenirs, je ne trouve rien dans les Alpes qui puisse être comparé à cet ancien volcan à deux têtes, dont les arêtes, fortement inclinées et parfaitement régulières, vous apparaissent ici ruisselantes de glaciers.

La falaise qui forme une section plane sur la face méridionale du cône ajoute à la grandeur du spectacle : vous la

1. Comme élévation, le Kazbek ne vient qu'en quatrième ligne parmi les pics caucasiens :

Elbrouz	5 646 mètres.
Kochtan-taou	5 211 —
Dich-taou	5 158 —
Kazbek	5 045 —

Mais, au point de vue de la majesté et de l'originalité des formes, il tient le premier rang.

Les chiffres ci-dessus sont, du reste, contestés par plusieurs personnes, qui attribuent à ces grands sommets des hauteurs supérieures à 6000 mètres.

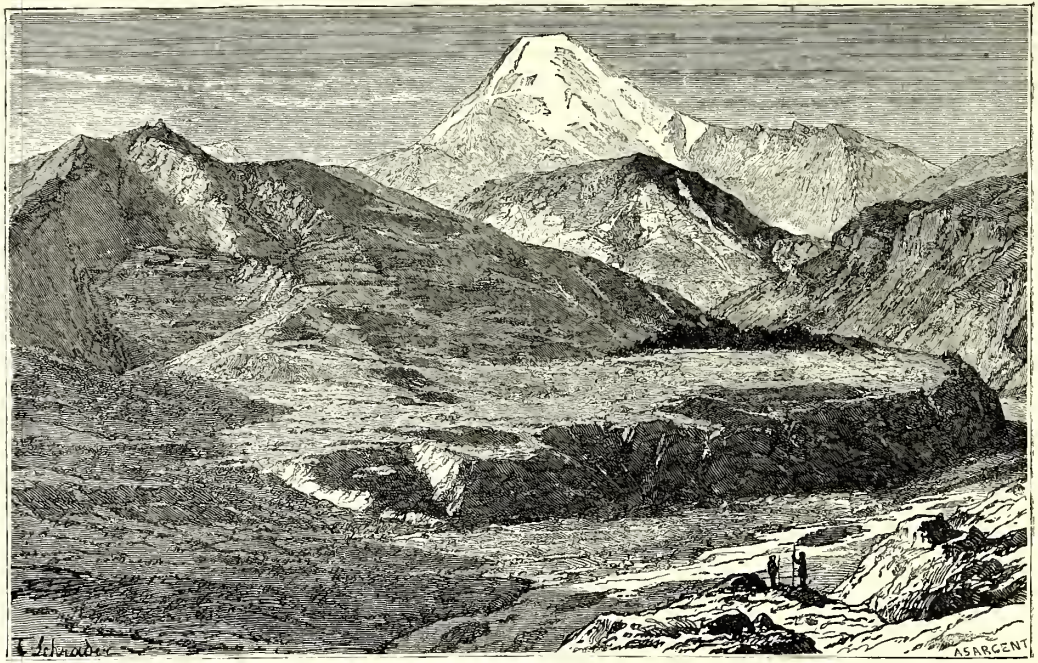
voyez toute noire, sans une tache blanche, s'élever à pic, sur 1500 ou 2000 mètres de hauteur, depuis les soubassements de ce cône trachytique jusqu'au sommet suprême, dans la région des neiges éternelles.

Un second appel m'arrache à cette contemplation, la zone du verglas est passée, nous pouvons remonter en voiture. Quelques minutes après, nous arrivons à Kobi : c'est là qu'on déjeune. Il est une heure, et le temps presse si nous voulons arriver à Vladikavkaz avant la nuit close.

On repart donc à une heure et demie, sans visiter les sources thermales qui feront la richesse de cette solitude. La vallée, que bordent deux grandes chaînes abruptes, dénudées, pelées, demeure large et fertile jusqu'au relais suivant, auquel le Kazbek a donné son nom. Visible un peu avant Kobi, le solitaire se cache jusqu'à cette station nouvelle, d'où les ascensionnistes doivent partir pour le vaincre. Solitaire, ai-je dit : en effet, il n'appartient pas à la muraille continue que forme la grande chaîne, il constitue un massif isolé, situé un peu plus au nord de cette muraille, et contourné en arc de cercle par un fossé profond où coule le Térek. Fait digne de remarque, l'autre géant caucasien, l'Elbrouz, est, lui aussi, indépendant de la chaîne, il la domine à 20 kilomètres au nord, et présente des conditions topographiques tellement semblables qu'on est tenté de les attribuer à la même cause.

Au sud et à l'orient, le massif du Kazbek est ceinturé par la vallée du Térek, qui se recourbe suivant une demi-circonférence complète avant de couler définitivement vers le nord. A l'occident, ce même massif est limité par la vallée de l'Ardon, qui, avant de s'orienter au nord, décrit une courbe convexe vers le sud-ouest et symétrique de la précédente. L'axe de symétrie de ces coupures est figuré par un chaînon d'une dizaine de kilomètres, aligné nord-sud, qui relie le Kazbek au grand alignement caucasien.

De même, l'Elbrouz est enveloppé à l'est et à l'ouest par



Le Kazbek.

deux vallées divergentes, celles de la Baksania et de la Koubane, qui se dirigent vers le nord après avoir décrit, dans leurs parties supérieures, deux arcs de cercle symétriques et convexes vers le sud. L'axe de symétrie est aussi un chaînon de quelques kilomètres qui relie la masse de l'Elbrouz à la ligne faîtière du Caucase.

Faut-il voir dans ces similitudes frappantes de simples effets du hasard? Je sortirais de mon sujet en essayant d'interpréter ici les rapports de la nature géologique du sol avec son relief externe; qu'il me soit cependant permis de dire que l'explication du relief semble devoir être cherchée, « non dans des actions verticales, mais dans le jeu d'actions horizontales (poussées ou tractions) et de mouvements ondulatoires dirigés sensiblement du nord au sud... Une force unique et tangentielle, agissant sur la surface terrestre supposée molle et élastique, y déterminerait une succession de déchirures et d'intumescences parallèles (semblables aux vagues de la mer), et la ferait passer par trois phases successives : arrêt, allongement, rupture.

« Or l'examen des cartes topographiques démontre que les massifs montagneux semblent avoir passé réellement par ces mêmes phases, qu'ils auraient subi des allongements et des rotations autour de certains points relativement fixes; que la surface du sol est sillonnée de vallées ou déchirures sensiblement parallèles; qu'enfin il existe deux directions distinctes de vallées et de lignes de faîte, formant en général un réseau rectangulaire; ce qui s'explique par la duplication de la force horizontale en deux efforts, l'un normal, l'autre tangent à la ligne de résistance, et dont chacun produit des effets distincts [1]. »

La chaîne caucasienne présente la vérification de ces aperçus nouveaux, d'après lesquels, par exemple, « les versants d'une fissure doivent offrir des caractères diffé-

1. A. Boulangier, capitaine d'état-major, *Études sur le relief du sol*. Paris, Dunod.

rents. L'un des bords de la fissure, celui d'amont, est arrêté brusquement, tandis que le bord opposé, celui d'aval, continue à s'éloigner. On aura donc en amont un versant abrupt, surtout vers la crête; en aval, un versant doux, dont la pente ira en s'effaçant de plus en plus depuis le pied du versant jusqu'à son sommet. » Et, en effet, la chaîne du Grand-Caucase tombe à peu près à pic sur ses versants méridionaux, qu'une large vallée sépare des contreforts longuement étirés du Petit-Caucase.

Au nord, à l'amont d'une ligne montagneuse, « s'exerce une poussée qui sans cesse amène de nouveaux matériaux et de nouvelles couches; en aval se produit une traction qui enlève au feston sa matière et déprime sans cesse son relief... Les deux versants d'une intumescence doivent donc offrir un contraste de pentes marqué. Le versant d'amont reçoit sans cesse un nouvel apport de matière qui ne peut qu'adoucir sa pente; celui d'aval, sans cesse amoindri par sa base, devient plus escarpé et plus abrupt. » On ne doit donc pas s'étonner de voir l'arête caucasienne, presque verticale au bord du fossé arrosé par le Rion et la Koura, descendre en pente relativement douce vers les plaines septentrionales de la Koubane, du Térek et du Manitch.

Sans multiplier davantage ce genre d'observations, dirai-je que, si l'on s'en rapporte à de puissants témoignages historiques, ces plaines elles-mêmes se seraient exhaussées à des dates récentes, fournissant ainsi la preuve irréfutable de la force d'intumescence qui les sollicite? Hérodote assigne à la mer Noire des dimensions [1] qui dépassent de beaucoup

1. Longueur de la mer Noire :

Au temps d'Hérodote	2 054 kil.
— de Strabon	1 620 —
De nos jours	1 030 —

Largeur de la mer Noire :

Au temps d'Hérodote	610 kil.
— de Strabon	555 —
De nos jours	386 —

les mesures de Strabon et depuis Strabon, la diminution d'étendue de cette mer, provenant du soulèvement général du sol, aurait continué à se manifester. Il en serait de même pour la mer Caspienne.

Ces souvenirs vous reviennent en mémoire à la vue du Kazbek, pendant la demi-heure d'arrêt qui permet de prendre un second déjeuner. Pourquoi faut-il s'arracher si vite à la contemplation de la montagne sainte! La face nord-est, qui nous est entièrement visible, s'élève en pente assez douce — en apparence du moins — depuis la station de poste; un large fleuve de glace descend d'un trou circulaire situé près du sommet [1]; ce cirque, bordé de falaises noires qui se détachent sur le fond des neiges persistantes, semble avoir été creusé par une gigantesque vrille, car ces falaises en surplomb sont exactement perpendiculaires à la surface du cône et rendraient l'ascension impossible de ce côté. Vous distinguez du reste la route suivie par les montagnards qui se rendent, paraît-il, assez souvent en pèlerinage sur la cime suprême; elle suit, comme celle du mont Blanc, une série d'arêtes à l'abri des avalanches, et nous paraît à distance parfaitement abordable. En outre, telle est la transparence de l'atmosphère, que vous vous faites une illusion complète sur les proportions et les distances; vous croiriez pour ainsi dire toucher du bout du doigt ces grands massifs de roches trop inclinés pour conserver la neige et qui paraissent de simples cailloux. Mais ils mesurent des centaines de mètres de hauteur, le chemin à parcourir dépasse dix kilomètres et doit escalader une hauteur verticale de 12 000 pieds. Il n'y a ici ni Grands-Mulets, ni Petits-Mulets, et, pour entreprendre cette expédition hasardeuse, il faut être bien sûr de ses forces.

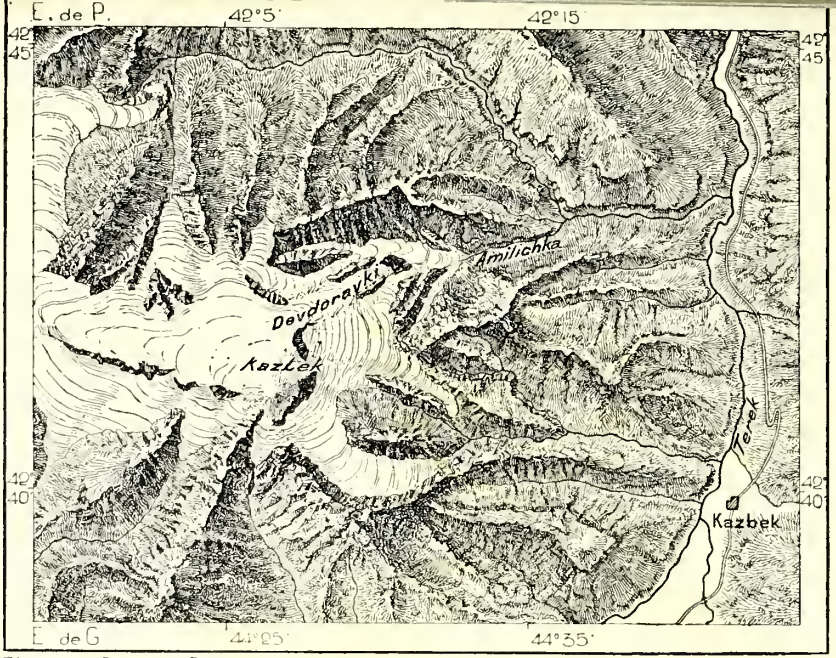
Nous quittons un peu avant quatre heures ce lieu, qui

1. Il se nomme le Stepan Tzminda. De tous les glaciers du Caucase, c'est celui qui descend le moins bas (2898 mètres). Celui qui s'épanche le plus loin atteint la cote 1739.

mériterait un long séjour. Trois chevaux sont attelés, la route militaire s'engage dans un épouvantable défilé, au fond duquel le Térek roule son flot déjà puissant dans un lit de 100 à 200 mètres de largeur. Des rochers partout, de hautes murailles fortement striées et plus ou moins solides, des éboulements innombrables, pas un brin d'herbe. Les lacets du chemin, plus étroit et moins bien soigné que sur l'autre versant de la chaîne, se déroulent à flanc de falaise au-dessus du précipice tapissé de gros galets; une simple murette de 40 centimètres retiendrait la voiture, si un essieu cassait ou si un cheval venait à s'abattre; et j'avoue que, dans les tournants, le mouvement de roulis dû à la force centrifuge me fit souvent fermer les yeux. Décidément les calèches particulières offrent cet avantage qu'on peut y parler en maître et en modérer l'allure.

A six kilomètres au delà du dernier relais, le défilé s'ouvre sur la gauche pour recevoir la vallée secondaire de l'Amilichka, qui sert de bassin au plus célèbre des huit glaciers du Kazbek, le Devdoraki. On aperçoit à 5 kilomètres sa masse formidable, qui poursuit sa marche vers la vallée où nous sommes et semble prête à l'engloutir. Ne vous récriez pas, la catastrophe s'est déjà produite.

« Le couloir d'Amilichka, par lequel devrait s'épancher le bas glacier, est trop étroit pour laisser passer la masse comprimée. Celle-ci s'accumule en une digue énorme, à plus de 200 mètres d'élévation le long des parois; mais quand la pression des eaux retenues devient très considérable, la digue cède, et le tout, eaux, glaces et pierres, s'écoule par le ravin de l'Amilichka et vient barrer le cours du Térek d'une masse boueuse qui n'a plus rien de l'aspect du glacier. Depuis 1776, le Devdoraki s'est écroulé six fois. En 1832, il barra la gorge de Térek sur deux kilomètres et cent mètres de haut. Le torrent, qui d'autres fois avait été retenu plusieurs jours, s'arrêta seulement pendant huit heures devant cette digue, qu'il finit par percer d'une



D'apres la Carte de l Etat Major C Perron

Kazbek et glacier du Devdoraki.

immense voûte ; mais la masse entière, évaluée à 16 millions de mètres cubes, mit plus de deux années à fondre en entier[1]. »

On a proposé de rendre ces écroulements impossibles « en échancrant les parois du ravin de l'Amilichka de manière à faciliter le passage aux glaces » ; on espère ainsi qu'elles ne formeront plus barrage à la partie supérieure du glacier et se fondront régulièrement avant d'atteindre la route militaire. Ce grand travail, s'il s'exécute, sera sans doute le premier de son espèce ; mais il ne semble pas irréalisable avec l'emploi des nouveaux explosifs, et, comme un intérêt stratégique s'y attache, il ne faudra pas s'étonner si les Russes donnent ici une nouvelle leçon aux vieilles nations civilisées[2].

Le défilé se prolonge sur une vingtaine de kilomètres jusqu'à la porte de Darial, défendue par un fort où nous voyons une sentinelle cosaque monter la garde en se promenant à grands pas, sabre en main.

La nuit approche, le vent souffle du nord, et il fait froid dans ce ravin désert que le soleil échauffe pendant deux ou trois heures à peine dans les beaux jours. Il nous reste à franchir près de 50 kilomètres avant d'être à Vladikavkaz. Heureusement la vallée s'élargit, le chemin, qui circule dans le thalweg et passe plusieurs fois d'une rive à l'autre du Térek, devient moins dangereux et moins mauvais, à part quelques lacunes non entretenues où il faut mettre pied à terre et pousser à la roue.

A cinq heures, nous arrivons à la station de Lars, où l'on change rapidement de chevaux. Le maître de poste nous en donne quatre pour rattraper le temps perdu. Et fouette, cocher ! A six heures, nous avons dévoré les vingt kilomètres qui nous séparent du dernier relais, Balda, où la gorge prend

1. Elisée Reclus.

2. En moyenne, les glaciers du Caucase s'arrêtent à 2400 mètres d'altitude, c'est-à-dire à plusieurs centaines de mètres plus haut que les glaciers des Alpes.

fin, où commencent les plaines de la Ciscaucasie. Est-ce fatigue, ou effet du froid, ou simple imagination? Rien ne peut peindre le soulagement qu'on éprouve à se retrouver sur un terrain plat, délivré de ces montagnes qui pèsent depuis deux jours sur nos têtes; la voûte des cieux est plus rassurante que des falaises en encorbellement. Et si vous vous retournez au moment d'entrer dans la steppe sans fin, l'aspect de la gigantesque déchirure qui partage le Caucase en deux moitiés vous donne une sorte de frisson; cette brèche, à laquelle se rattachent tant de légendes et d'histoires vraies, a quelque chose de mystérieux, et vous vous étonnez presque d'en sortir vivant.

Encore douze kilomètres à travers une campagne merveilleusement fertile, comme toutes les parties de la steppe qui peuvent recevoir des eaux d'irrigation, et nous arrivons vers sept heures à Vladikavkaz, la petite ville gardienne de la porte désormais historique par laquelle la Russie a pénétré dans les régions les plus inaccessibles de l'isthme ponto-caspien.

La nuit est venue, mais un clair de lune magnifique nous permet de jouir, après dîner, d'un panorama comme il y en a peu au monde. La chaîne du Grand-Caucase s'étend à perte de vue, du levant au couchant, assise sur les chaînons parallèles et les contreforts qui sont couverts de neige, comme les plus hauts pics. Ce n'est donc qu'une grande muraille toute blanche, « aux mille créneaux étincelants », que le Kazbek domine comme une tour. Nous en sommes si près à vol d'oiseau (35 à 40 kil.) et notre altitude est si basse (environ 700 mèt.), que ce mur semble cacher le quart du ciel. « C'est vraiment beau », me dit le major anglais, que j'ai retrouvé à l'hôtel. Tenons pour décisive cette opinion d'un juge sévère qui a contemplé l'Himalaya, mais qui avoue que ses grands sommets deviennent seulement visibles après l'ascension d'une chaîne parallèle de 2000 à 2500 mètres d'altitude. Si vous ajoutez qu'aux Indes la

distance du point de vue est double, vous serez assurés que cette concession arrachée à l'amour-propre britannique n'est pas une simple politesse.

Aussi comme on comprend bien l'erreur des anciens au sujet de la hauteur vraie de ces montagnes! « D'après Aristote, les sommets les plus fiers du Caucase brillaient à la lumière du soleil quatre heures après que les plaines étaient déjà dans l'ombre. Encore au milieu du XVIIe siècle, des écrivains donnaient aux grands pics caucasiens 80 kilomètres de hauteur [1]. » Cette illusion tenait, jusqu'à un certain point, à la superbe prestance de cette chaîne rectiligne, dont le massif le plus puissant, l'Elbrouz, vu de la plaine de Rostov, ne perd pas un pouce de sa taille.

A Vladikavkaz se termine la route militaire du Darial, que nous venons de parcourir en deux jours sur sa longueur totale d'environ 210 kilomètres. Pour mieux déterminer son importance, il nous reste à faire connaître quelle place elle occupe dans le réseau des voies de communication en Caucasie.

Rappelons d'abord que l'occupation de la passe du Darial, avant la construction de la route militaire, a précédé la conquête du pays; avec un coup d'œil qui leur fait le plus grand honneur, les Russes ne se sont pas attardés au début à guerroyer dans les massifs inextricables, et ils ont pris possession de la « Porte du Caucase » dès le siècle dernier.

Aussi leurs progrès s'étendent à vue d'œil.

Au XVIIe siècle ils ne possèdent pas un pouce de la Ciscaucasie actuelle; leur frontière, assez indécise, suit à peu près le cours du Manitch jusqu'au méridien de Stavropol et se recourbe ensuite sur la presqu'île de Taman.

Dans la première moitié du XVIIIe siècle, leurs regards ne se sont pas fixés encore sur cette région, ils se contentent de s'avancer de 200 kilomètres le long du littoral caspien et d'annexer le district de Pétrovsk (environ 15 000 kil. car.).

1. Elisée Reclus, Riccioli.

Mais dans la seconde moitié de ce siècle, ils attaquent la Circassie par le nord et par l'est, font main basse sur le défilé du Darial, prennent 2000 kilomètres carrés dans la haute vallée du Térek, et à peu près autant au nord de la Koubane.

En 1801, la Géorgie tout entière, où ils peuvent pénétrer par la gorge de l'Aragva, fait spontanément sa soumission, préférant la paix sous la domination russe à l'état de guerre perpétuelle où la réduisait le voisinage des Persans. Tout le bassin supérieur de la Koura, Tiflis, Elisabethpol, Alexandropol, un magnifique domaine de 30 000 kilomètres carrés, s'ajoute sans coup férir à l'empire moscovite.

A partir de cette date, les Russes, qui ont pris pied dans la Transcaucasie, marchent à pas de géants. De 1802 à 1830, tout le bassin inférieur de la Koura, le littoral de la Caspienne depuis Pétrovsk à Lenkoran, la rive gauche de l'Araxe, les pâtés montagneux de l'Arménie, la vallée du Rion et tout le bassin transcaucasien de la mer Noire, y compris la chaîne du Caucase occidental depuis le Kasbek à cette mer, tombent entre leurs mains. Ils possèdent dès cette époque, du côté de la Turquie, la frontière qu'ils avaient encore avant la dernière guerre de 1878 et qu'ils ont conservée du côté de la Perse. C'est un agrandissement d'au moins 150 000 kil. carrés. Et remarquez bien que, à part les massifs arméniens, les zones conquises s'étendent à toutes les plaines qui entourent au nord, au sud et au midi les chaînes du Caucase oriental, où s'est concentrée la résistance des montagnards indépendants. A l'ouest, la brèche du Darial est fortement occupée, la route militaire s'est construite, et le Daghestan se trouve complètement isolé du reste du monde. La résistance s'y prolongea jusqu'en 1859 : mais que serait-il advenu si les Russes avaient entrepris de forcer dès le principe l'accès de ces montagnes, ou si, négligeant de bloquer Schamil, ils s'étaient un beau jour rencontrés avec des canons de fabrique allemande

ou anglaise? On ne saurait trop louer leur stratégie patiente, réfléchie, temporisatrice; entre leurs mains, ce système a fait ses preuves, au Caucase comme dans le Turkestan, et pourra les mener loin.

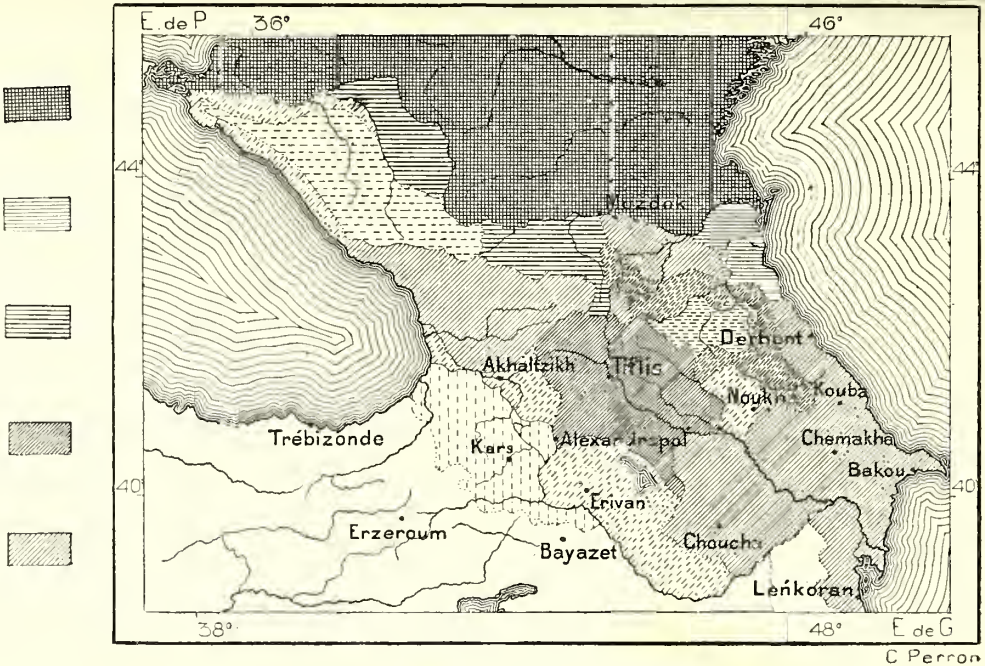
Après la conquête, la colonisation. La Caucasie est presque aussi grande que la France; elle mesure 465 000 kilomètres carrés [1], et sa population n'atteint pas tout à fait 6 millions d'habitants. Les Russes se sont mis à l'œuvre avec une persévérante énergie. On ne sait pas assez dans l'Europe occidentale qu'ils possèdent des qualités colonisatrices de premier ordre. En 1858, ils n'étaient que 850 000 au Caucase; ils sont aujourd'hui plus du double : Géorgiens, Arméniens, Persans, Tatares et Turcs, ont aussi augmenté en nombre dans une forte proportion [2]; seuls les montagnards « irréconciliables » tendent à disparaître; leur population est tombée de 1 400 000 à un million [3].

Il n'entre pas dans mon sujet d'étudier l'ensemble des moyens mis en œuvre par la Russie pour rendre à son ancienne splendeur cette contrée qui nourrissait jadis vingt millions d'hommes et possédait les plus fertiles plaines du monde. Je puis dire seulement que l'un des leviers de la domination russe consiste dans le développement des voies de communication.

Le chemin de fer de Batoum et Poti à Bakou, long de 900 kilomètres, — la distance de Paris à Marseille, — relie la mer Noire à la mer Caspienne et permet d'effectuer en trente-six heures un trajet naguère extrêmement pénible

1.	Ciscaucasie	222 000 kil. carrés.
	Daghestan	28 000 —
	Transcaucasie	215 000 —
2.	La population géorgienne a passé de	830 000 à 1 200 000
	— arménienne a passé de	500 000 à 800 000
	— tatare et turque a passé de	800 000 à 1 200 000
	— persane a passé de	75 000 à 150 000
	Autres peuples	30 000 à 100 000

3. Du 1er janvier au 10 juillet 1864, l'émigration des montagnards caucasiens en Turquie s'est élevée à 258 000 individus.



Annexions de la Russie.

et autrefois à peu près impossible. L'établissement de cette grande ligne parallèle au Caucase a été précédé de la construction d'une excellente route de poste qui dessert encore un grand nombre de localités situées dans les avant-monts.

Au nord de la chaîne, le chemin de fer de Rostov à Vladikavkaz, long de 700 kilomètres, relie la route du Darial au cœur de l'Empire. Que reste-t-il à faire pour compléter la soudure avec Tiflis par une voie rapide? Transformer cette route en un chemin de fer. On y travaille. La vallée du Térek sera abandonnée pour celle de l'Ardon, situé plus à l'ouest; les trains passeront la haute chaîne en tunnel de 5 à 6 kilomètres, à l'est du pic de Zikara, après avoir franchi par un autre souterrain le col de Mamisson, qu'escalade déjà un chemin muletier peu praticable [1]. Descendant ensuite la vallée de la Liakva, la nouvelle ligne viendra rejoindre à Gori le Transcaucasien. Dans peu d'années, par conséquent, les Russes posséderont une route et une voie ferrée dans le Caucase central; ce sera bien le cas d'appliquer à ces montagnes, conquises depuis trente ans à peine, le mot de Louis XIV : Il n'y a plus de Pyrénées.

Ce n'est pas tout. Les deux extrémités de la chaîne sont actuellement contournées par des chemins qui suivent les bords de la mer Caspienne et de la mer Noire. Or on songe à compléter ces communications par deux chemins de fer. On fait même plus que d'y songer : l'une de ces lignes, aboutissant à l'importante station navale de Novorossisk, est à moitié faite. Elle franchit par un petit tunnel les derniers contreforts du Caucase occidental, passe à Yékatérinodar et remonte la vallée de la Koubane jusqu'à Kavkazkaïa, où elle rencontre le chemin de fer de Vladikavkaz.

Celui-ci, d'autre part, doit être prolongé jusqu'à Pé-

1. Altitude du col de Mamisson, 2862 mètres.
— du Zikara 3129 —

trovsk, et de Pétrovsk il contournera le Daghestan par Derbent et Bakou, point terminus du Transcaucasien. Après l'achèvement prochain de ces vastes projets, la chaîne caucasienne, longue de 1200 kilomètres, sera véritablement entourée d'une ceinture de fer.

Faut-il voir dans tous ces travaux les apprêts d'une invasion future des Russes en Turquie, en Perse et dans l'Asie centrale? Est-il juste de dire avec M. Elisée Reclus que la Transcaucasie est pour eux aussi bien une place de guerre qu'un pays de colonisation? Je ne le pense absolument pas. J'accorde, bien que ce ne soit pas tout à fait exact, que ce pays est encore placé sous le régime militaire, mais qu'y a-t-il d'étonnant à cela, et ne trouverait-on pas souverainement naïf d'installer le régime civil dans une conquête à peine pacifiée? La colonisation, qui a déjà réalisé de sérieux progrès, se complète tous les jours; dès le lendemain de la capitulation de Schamil, le maréchal Bariatinsky ordonna de dresser — on le sait déjà — un programme de travaux qui jetterait l'épouvante dans plus d'un Parlement et dont l'exécution progressive et par parties n'est peut-être pas très éloignée, car les Russes se rendent très bien compte que cette région chaude et fertile est le joyau de leur empire. C'est parce qu'ils le savent qu'ils prennent tant de mesures de « conservation »; quant à s'étendre plus loin, non; ils disent hautement qu'ils ont déjà trop de territoire et que cette étendue immense est pour eux une cause de faiblesse.

On peut donc dormir tranquille à la Porte ottomane. Sans doute, la route militaire du Davial se prolonge au delà de Tiflis dans la direction d'Alexandropol, Kars et Erivan, jusqu'à la frontière turque; mais elle est entretenue tant bien que mal en vue d'assurer la sécurité d'une contrée montagneuse et infestée de brigands, et surtout il n'est pas question de la doubler d'un chemin de fer. Il est possible que l'Asie Mineure soit complètement ouverte aux

armées du Czar, que les cols à franchir soient en leur possession; cela n'empêche pas que les préoccupations des Russes sont tournées d'un autre côté, et qu'il ne leur déplairait nullement de voir les Turcs, devenus leurs alliés, chercher des compensations au delà de la vallée de l'Euphrate. L'avenir nous apprendra s'il est chimérique de pronostiquer la restauration du khalifat de Bagdad.

11 octobre.

A partir de Vladikavkaz, le touriste peut regagner Paris en chemin de fer; le plus court itinéraire consiste à passer par Kharkoff, Kieff, Craeovie et Berlin. C'est l'affaire de sept ou huit jours. Mes obligations m'imposèrent une autre route : je revins par un chemin que vous connaissez déjà, — Odessa, Galatz, Bukarest, Vienne, — et je n'aurai pas l'outrecuidance de vous narrer ce voyage de retour, agrémenté d'une promenade peu agréable dans les marécages de la Dobroudja. Tout n'est pas rose dans la vie des explorateurs, surtout quand il gèle à pierre fendre ou que le ciel se fond en cataractes diluviennes.

Le premier cas se présente à cette époque de l'année dans la traversée des steppes de la Ciscaucasie. Les pelisses de fourrures commencent à faire leur apparition et les wagons du train sont chauffés à outrance par d'excellents calorifères. Encore un petit perfectionnement que n'adopteront pas nos grandes compagnies, sous prétexte que le climat de la France est tempéré. Il fait si chaud dans notre coupé que mon ami le major ouvre une fenêtre pour respirer plus à l'aise et s'attire une semonce — incomprise du reste — d'un employé qui se précipite et la lui referme au nez violemment. Shoking! Mais aussi dépense-t-on tant de combustible pour réchauffer ces solitudes et faire fondre la neige des montagnes? Nous voyons suffisamment le Grand-Caucase à travers les doubles vitres (autre raffinement que je

signale sans plus d'espoir), et l'incomparable spectacle de cette muraille crénelée, étincelante de blancheur sous les rayons du soleil, nous ravit d'admiration jusqu'à la chute du jour.

A mesure que le train s'éloigne dans la direction de Rostov, le terrain naturel s'abaisse en pente douce, et le Kazbek, que nous laissons derrière, nous semble grandir de plus en plus. Puis notre grande préoccupation est d'apercevoir l'Elbrouz, géant de la chaîne; d'aimables Russes nous montrent les aiguilles du Dich-taou, du Kachtan-taou (prononcez taô), qui, plus élevées que le Kazbek, ne forment pas des massifs isolés de l'arête maîtresse et produisent un effet médiocre.

C'est seulement vers midi (nous sommes en route depuis sept heures trente-deux du matin) qu'un dôme apparaît à l'horizon du côté du couchant. Le voilà! c'est lui! s'écrient nos compagnons enthousiasmés. Ce dôme s'élève peu à peu, complètement isolé de la grande chaîne; puis, l'angle de vision se modifiant avec la marche du train, nous voyons qu'il est double, comme la tête du Kazbek; enfin se montrent les chaînons secondaires qui entourent le colosse et semblent être, à cette grande distance (plus de 100 kilomètres), un véritable soubassement.

Alternativement nos yeux se portent sur les deux rivaux : longtemps la cime aiguë du Kazbek l'emporte par sa fière allure; enfin l'éloignement devient tel qu'elle se perd dans l'azur du ciel, et la victoire appartient sans conteste à la masse imposante de l'Elbrouz. Dans les environs de Piatigorsk (station thermale assez connue pour que je n'en dise rien ici), la plus haute montagne de l'Europe se dresse dans toute sa majesté; les énormes glaciers qui ruissellent sur ses flancs arrondis sont parfaitement visibles à l'œil nu; l'impression est si grande que les conversations s'arrêtent jusqu'au soir, et nous contemplons encore ce tableau grandiose quand il disparaît dans les ombres du crépuscule.

12 octobre.

On arrive le lendemain matin, vers neuf heures, dans la grande ville de Rostov (70 000 habitants), au bord du Don. Les voyageurs pour Moscou et Saint-Pétersbourg descendent ici, et je reste seul avec le major. J'ose dire que ma compagnie ne lui fut pas précisément inutile, étant donnée la casquette anglaise qui signalait de loin sa nationalité. A cette époque, en effet, la tournure des affaires bulgares avait produit en Russie une surexcitation bien légitime, et je ne pus m'empêcher de donner plus d'une fois au diable cette malencontreuse coiffure. Un Anglais, du reste, est toute l'Angleterre, a dit M. John Lemoinne; il la porte avec lui, en lui. Heureusement pour nous, le Slave est bon enfant au fond, et le mot « Franzouski » sonne agréablement à son oreille. Il peut être certain de la réciproque.

Peu après Rostov, arrêt à Taganrog, autre grande ville (63 000 habitants) et port très important [1]. Nous ne parviendrions pas à nous faire entendre au buffet, sans l'assistance empressée de voisins qui ne nous ont jamais vus et ne nous reverront jamais. Vraiment, c'est un plaisir de voyager en Russie; le français s'y parle couramment, les bébés russes l'apprennent même avant la langue nationale.

Nous sommes enfin dans le train qui nous mène à Kharkoff, où aura lieu notre séparation, le major continuant par Kieff, Cracovie et Berlin. Ce qui l'étonne le plus, c'est la grande quantité de terres incultes dans ces plaines si fertiles

1. Importation et exportation de Taganrog dans la période 1881-1885 (valeur en roubles).

	IMPORTATION	EXPORTATION
1881	5.685.103	31.250.890
1882	5.067.080	59.053.552
1883	4.348.529	62.239.802
1884	4.525.525	43.896.179
1885	4.617.707	48.449.680

L'Elbrouz.

de la Russie méridionale. « Ah ! dit-il, si nous en avions de pareilles dans l'Hindoustan, comme nous saurions en tirer parti ! » Je ne doute pas un seul instant du savoir-faire britannique ; mais il faut réfléchir que la population de la Russie n'est pas proportionnée à l'étendue de son territoire. A quoi bon cultiver pour ne pas récolter? Les exportations de céréales sont limitées tout aussi bien que la consommation locale. Un peu de patience, s'il vous plaît ; Londres n'a pas été bâti en un jour, et vous ne verrez plus ici de steppes en friche quand l'empire moscovite comptera deux cents millions de sujets. Grâce aux qualités prolifiques de la race, cet accroissement de population se réalisera dans un avenir qui n'est pas trop lointain, — pas si lointain peut-être que d'aucuns pourraient le désirer. Le flot du slavisme monte, monte ; je ne dis pas du panslavisme, pour ne choquer personne, mais il me sera permis de croire que rien au monde ne saurait arrêter certains courants naturels, — pas plus une muraille de Chine que les baïonnettes de M. de Bismarck.

13-31 octobre.

Kharkoff. Encore une grande et curieuse ville (133000 habitants), mais je sortirais du cadre de ce récit en m'y arrêtant ; un voyage dans la Russie d'Europe mérite les honneurs d'un livre spécial. Ici je souhaite au major bon voyage et meilleure chance avec sa casquette ; trente heures plus tard, je me retrouve à Odessa. Quel changement, grand Dieu, dans l'aspect de cette belle ville, qu'un chaud soleil n'éclaire plus ! Il pleut à verse, et si la mer Noire n'est pas encore gelée, des rafales de vent glacé ne m'en coupent pas moins la figure. C'est dans ces conditions que je m'embarque pour les bouches du Danube.

Un singulier va-et-vient de soldats dans les villes roumaines de la frontière m'arrache au souvenir de Merv et du Caucase. La situation politique est donc décidément troublée

et la Russie paraît être une menace pour la paix de l'Europe? Je n'ai pas remarqué pourtant le moindre mouvement de troupes dans l'intérieur de l'Empire. Tout y est calme, recueilli, comme à l'ordinaire; si la Russie est menaçante, c'est par sa puissance même plus que par ses apprêts belliqueux; je reconnais seulement qu'elle serait beaucoup moins à craindre, si ses loyaux alliés (ils l'étaient encore à ce moment-là) pouvaient la refouler en Sibérie. Est-ce dans ce noble but que les Roumains s'agitent? Leur roi est-il bien sûr de ne pas faire fausse route? J'entends dire qu'ils ont été dupés au Congrès de Berlin, que la Bessarabie leur a été enlevée pour prix de leur concours et malgré un engagement solennel; mais qui donc est l'auteur responsable de ce fameux traité et s'est proposé pour but d'attacher au flanc de la Russie le « vésicatoire » que Napoléon III destinait à l'Autriche? Je n'en veux pour preuve que le traitement imposé à la Russie elle-même : que lui a rapporté cette guerre sanglante de 1877? S'il est vrai que M. de Bismarck ait défendu les intérêts moscovites avec la conviction et l'énergie d'un vrai diplomate russe, — Son Altesse du moins le proclame sans rire, — on peut dire à ces bons Roumains : Jugez un peu s'il les eût combattus et méfiez-vous pour votre propre compte!

Mais assez de politique. Le 31 octobre, après avoir traversé de nouveau une forêt de baïonnettes inoffensives et de pacifiques casques à pointe, je rentrais à Paris, consolé et réconforté, confiant dans la justice immanente et disposé à ne plus croire du tout que la force primera éternellement le droit. M. Weiss, qui nous a raconté, non sans tristesse, ses promenades « au pays du Rhin », n'a vu qu'une des faces de la médaille, une des frontières du jeune empire germanique.

Il a pu mesurer l'ambition de ses hommes d'État, deviner leurs rêves d'expansion à l'Orient, vers Moscou, comme à l'Occident, vers Paris; analyser l'outil militaire dont ils disposent et mesurer sa force.

Mais il n'a pas vu la Russie, il ne la connaît pas, il ne la soupçonne pas, il ignore tout ce qui se remue, tout ce qui s'agite nerveusement et fiévreusement sur l'incommensurable territoire moscovite.

Et s'il m'est permis de terminer ce récit de voyage en Transcaspienne par un dernier souvenir de Ghéok-Tépé, je dirai avec le correspondant français accrédité auprès de Skobeleff :

« On ne pense donc pas à l'armée russe, à cette armée immense qui, dans sept ans (ils sont écoulés), comptera un effectif de huit millions d'hommes! On ne songe pas à l'ardeur qui existe chez tous ces jeunes hommes, soldats jusqu'au bout des ongles, ne demandant qu'à sabrer et contents, satisfaits, fiers et heureux quand on leur accorde une croix de Saint-Georges, ou quand, au milieu du scintillement des sabres, ils peuvent se faire tuer... Ici, nous sommes aux temps héroïques : les jeunes soldats que nous voyons sont des volontaires pour qui la guerre est un jeu, un plaisir, une récompense; aucun d'entre eux ne sait seulement ce que c'est que de reculer.

« Hourra ! les Tekkés! ont-ils crié quand on leur a dit qu'ils allaient en Asie centrale; et les voilà en route, insouciants, tout prêts à se faire hacher... Je puis parler, j'ai vu deux compagnies égorgées, et il ne restait seulement pas un homme pour raconter comment la chose avait eu lieu. Ils étaient tous couchés en masse, entassés sur leurs ennemis...

« Il faut les voir, il faut les entendre, il faut vivre au milieu d'eux. C'est la chanson perpétuelle, c'est le jeu, c'est l'amour, c'est la guerre comme dans la chanson, le désir ardent, irrésistible, de se jeter dans les mêlées... Je voudrais pouvoir photographier les scènes dont j'ai été témoin et rendre l'effet saisissant de tout ce que j'ai vu pendant les quatre mois que j'ai passés au milieu de l'armée russe. »

Restons donc silencieux, impassibles, et laissons s'accomplir d'elle-même l'implacable fatalité historique. Quiconque a visité sérieusement la Russie et étudié de près la force d'expansion qui fait craquer ses frontières, en revient convaincu qu'à cette race slave, pleine de vitalité et de sauvage énergie, appartiendra un jour — bientôt peut-être — la suprématie en Europe, et, pour peu que l'Angleterre s'obstine à refuser une main loyalement tendue, la domination universelle.

FIN

Carte générale des communications de l'Europe et de l'Asie.

TABLE DES MATIÈRES

I. — De Paris a Bakou.

3-30 août 1886.) — Strasbourg. — Vienne. — Pest. — Bukarest. — Les bouches du Danube. — Odessa. — Sébastopol. — Ialta. — Batoum et la Transcaucasie occidentale. — Tiflis et la Transcaucasie orientale. — Grands projets d'irrigation. — Richesses minérales du Caucase. — Arrivée à Bakou..... 1

II. — De Bakou a Ghéok-Tépé.

(2-4 septembre.) — Panorama de Bakou. — Traversée de la mer Caspienne. — Ouzoun-Ada. — Les origines du chemin de fer transcaspien. — Mikhaïlovsk. — Les dunes de sable. — La steppe. — Kizil-Arvat et l'oasis d'Akhal-Tekké. — Les forteresses turcomanes. — Ghéok-Tépé : souvenirs du siège..... 71

III. — De Ghéok-Tépé a Merv

(4-7 septembre.) — Askhabad. — Douchak et la future ligne de l'Inde. — L'oasis de l'Atek; la rivière Tedchen. — L'oasis de Merv et le Mourgab. — Arrivée à Merv. — Aspect de la nouvelle ville. — Visite aux autorités russes : le général Annenkoff et le colonel Alikhanoff. — Dîner dans le train. — Les oasis de la Turkménie méridionale. — Le bazar de Merv. — Type et caractère des habitants; mœurs et coutumes..... 135

IV. — Le Transcaspien.

Visite de la ligne; le *train de pose*. — Les bataillons de chemins de fer. — Marche des travaux. — Impression causée sur les indigènes par l'achèvement du Transcaspien..... 196

V. — Le Transcaspien (suite).

Déjeuner dans le train. — Coup d'œil sur l'histoire de ce pays : l'époque ancienne, l'époque musulmane, l'époque persane. — Organisation des milices turcomanes; leur fidélité et leur bravoure. — Quelques mots sur les systèmes de colonisation suivis par les Russes et les Anglais. — Inauguration d'une gare pendant le déjeuner..... 209

VI. — Les ruines de Merv.

Le cheval turcoman. — Le tombeau du sultan Sandjar. — Le géographe Yaqout et la relation de son séjour à Merv-Chahidjân. — Les ruines de Baïram-Ali. — La description d'Isthakhri, dans le *Livre des climats*. — Les historiens de Merv..... 223

VII. — Dans le train de pose.

Les grands froids et les grandes chaleurs de la Transcaspienne, le climat, les maladies; conseils du docteur Heyfelder; organisation du service de santé pour la construction du chemin de fer. — Le sultan kirghize Araslanoff. — Le chauffage au pétrole. — Le voyage d'O'Donovan à Merv, en 1881..... 247

VIII. — Au delà de Merv.

Traversée des grandes dunes de sable mobile, entre Merv et l'Amou-Daria. — Tchardjoui. — L'ancien Oxus. — Difficultés que présente son passage; sa navigabilité. — Prise de possession du grand fleuve par le premier bateau de guerre russe. — Achèvement récent (janvier 1888) du grand pont provisoire. — Prolongement très prochain du chemin de fer jusqu'à Samarcande et au delà..... 274

IX. — De Merv a la Caspienne.

Les crues du Mourgab. — Déplacements du lit de l'Oxus; changements survenus dans le système hydrographique de la région transcaspienne. — Askhabad; le général Komaroff. — Bon marché du chemin de fer transcaspien; son avenir commercial. — Dernière soirée à Ouzoun-Ada 301

X. — Bakou et les sources de pétrole.

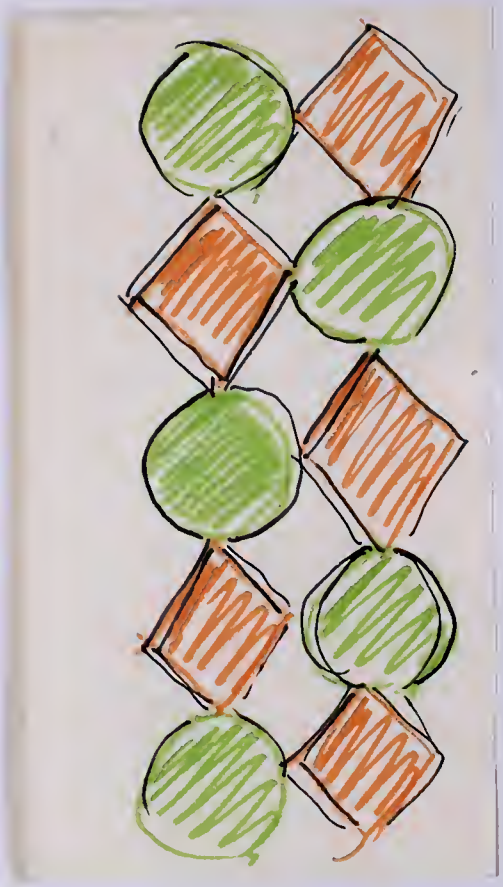
La rade de Bakou. — La Ville blanche et la Ville noire. — Visite à la Villa Pétrolia. — Le bassin pétrolier de la presqu'île d'Apchéron : promenade à Balakhani. — Les fontaines jaillissantes. — Le feu sacré et la doctrine de Zoroastre. — Les raffineries de la Ville noire. — Importance de la production. — Les bateaux-citernes. — L'avenir de Bakou. — Départ pour Tiflis 331

XI. — Traversée du Caucase. — Retour en France.

Adieux à la Russie d'Asie et préparatifs de départ. — La route militaire du Darial; son importance stratégique. — Progrès de la colonisation russe au Caucase. — Le Kazbek et l'Elbrouz; panorama de la grande chaîne. — De Vladicavkaz à Odessa, par Kharkoff; embarquement pour les bouches du Danube. — Conclusion finale de ce voyage 397

Coulommiers. — Typog. P. BRODARD et GALLOIS.

2591-492



LIBRAIRIE HACHETTE ET Cie

Collection de voyages illustrés (format in-16)

Chaque volume : broché, 4 fr. ; — relié en percaline, 5 fr. 50.

ABOUT (Ed.) : La Grèce contemporaine. — 1 vol. ; 24 grav.
ALBERTIS (D') : La Nouvelle-Guinée. — 1 vol. ; 64 grav.
AMICIS (DE) : Constantinople. — 1 vol. ; 24 grav.
— L'Espagne. — 1 vol. ; 24 grav.
— La Hollande. — 1 vol. ; 24 grav.
BELLE (H.) : Trois années en Grèce. — 1 vol ; 24 grav.
CAMERON : Notre future route de l'Inde. — 1 vol. ; 29 grav
COITEAU (Edmond) : De Paris au Japon a travers la Sibérie. — 1 vol. ; 28 grav. et 3 cartes.
— Un touriste dans l'Extrême-Orient. — 1 vol. ; 38 grav.
DAIREAUX (E.) : Buénos-Ayres, la Pampa et la Patagonie. 1 vol. ; 16 grav.
DAVID (l'abbé) : L'Empire chinois. — 2 vol. ; 48 grav.
FONVIELLE (W. DE) : Les affamés du pôle Nord. — 1 vol. ; 19 grav.
GARNIER (Francis) : De paris au Tidet. — 1 vol. 40 grav. ; et une carte.
HUBNER (baron de) : Promenade autour du monde. — 2 vol. ; 48 grav.
LAMOTHE (DE) : Cinq mois chez les Français d'Amérique. Voyage au Canada. 1 vol. ; 24 grav. et une carte.
LARGEAU (Victor) : Le pays de Rirha. — 1 vol. 12 grav. et une carte.
— Le Sahara algérien. — 1 vol ; 17 grav. et 3 cartes.
LA SELVE (Edgar) : Le pays des Nègres. — 1 vol. ; 24 grav. et une carte.
LECLERCQ : Voyage au Mexique. — 1 vol. ; 36 grav.
— La Terre des Merveilles. 1 vol. ; 40 grav.
MARCHE (Alfred) : Trois voyages dans l'Afrique occidentale. — 1 vol. ; 24 grav.
MARKHAM : La mer glacée du pôle. — 1 vol. ; 32 grav. et 2 cartes.
MONTANO (D.) : Voyage aux Philippines. — 1 vol. ; 30 grav.
MONTÉGUT (E.) : En Bourbonnais et en Forez. — 1 vol. 24 grav.
— Souvenirs de Bourgogne. — 1 vol. ; 24 grav.
— Les Pays-Bas. — 1 vol. ; 20 grav.
PFEIFFER (Mme Ida) : Voyage d'une femme autour du monde. — 1 vol. ; 32 grav.
— Mon second voyage autour du monde. — 1 vol. ; 32 grav.
— Voyage a Madagascar — 1 vol. ; 24 grav. et une carte.
PIETRI : Les Français au Niger. — 1 vol. ; 28 grav.
RECLUS (Armend) : Panama et Darien. — 1 vol. ; 48 grav. et 3 cartes.
RECLUS (Elisée) : Voyage a la Sierra de Sainte-Martre. — 1 vol. ; 18 grav. et 1 carte.
ROUSSET (L.) : A travers la Chine. — 1 vol. ; 28 grav.
SIMONIN : Le monde américain. — 1 vol. ; 24 grav.
TAINE (H.) : Voyage en Italie. — 2 vol. ; 48 grav.
— Voyage aux Pyrénées. — 1 vol. ; 24 grav.
— Notes sur l'Angleterre ; 1 vol. ; 24 grav.
TANNEGUY DE WOGAN. — Voyage du canot en papier le « Qui vive ». — 1 vol. ; 21 grav.
THOMSON (J.) : Au pays des Massaï. — 1 vol. ; grav.
UJFALVY-BOURDON (Mme DE) : Voyage d'une Parisienne dans l'Himalaya. — 1 vol. ; 64 grav.
WEBER (Ernest DE) : Quatre années au pays des Boers, — 1 vol. ; 37 grav. et une carte.
WEY (Francis) : Dick Moon en France. — 1 vol. ; 24 grav.

Coulommiers — Imp P. Brodard et Gallois.